



SUMARIO

(Continuación del fascículo 1 de 3)

3. Otras disposiciones

PÁGINA

CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA

Decreto 370/2011, de 20 de diciembre, por el que se aprueba el Plan de Ordenación del Territorio del Campo de Gibraltar (Cádiz) y se crea su Comisión de Seguimiento.

114

Número formado por tres fascículos

Lunes, 19 de marzo de 2012

Año XXXIV

Número 54 (2 de 3)

Edita: Servicio de Publicaciones y BOJA
CONSEJERÍA DE LA PRESIDENCIA
Secretaría General Técnica.
Dirección: Apartado Oficial Sucursal núm. 11. Bellavista.
41014 SEVILLA
Talleres: Servicio de Publicaciones y BOJA



Teléfono: 95 503 48 00*
Fax: 95 503 48 05
Depósito Legal: SE 410 - 1979
ISSN: 0212 - 5803
Formato: UNE A4

3. Otras disposiciones

CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA

DECRETO 370/2011, de 20 de diciembre, por el que se aprueba el Plan de Ordenación del Territorio del Campo de Gibraltar (Cádiz) y se crea su Comisión de Seguimiento.

La Comunidad Autónoma de Andalucía tiene, conforme dispone el artículo 56.5 del Estatuto de Autonomía para Andalucía, competencia exclusiva en materia de ordenación del territorio. Por otro lado, el artículo 47.1.1.^a de dicho Estatuto reconoce a la Comunidad Autónoma de Andalucía la competencia exclusiva sobre el procedimiento administrativo derivado de las especialidades de la organización propia de la Comunidad Autónoma, la estructura y regulación de los órganos administrativos públicos de Andalucía y de sus organismos autónomos.

En ejercicio de esta competencia, el Consejo de Gobierno, mediante Decreto 88/2007, de 27 de marzo, acordó la formulación del Plan de Ordenación del Territorio del Campo de Gibraltar, a redactar conforme a lo previsto en los Capítulos II y IV del Título I de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Una vez redactado el documento del Plan, se ha dado cumplimiento a los trámites de información pública y de audiencia, previstos en el artículo 13.5 de la Ley 1/1994, de 11 de enero. Así mismo, se ha cumplimentado en la tramitación del Plan el procedimiento de evaluación ambiental conforme a lo dispuesto en la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental.

El Plan ha sido conocido e informado por la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Cádiz y por la Comisión de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Andalucía, conforme a lo previsto en el artículo 7.4 del Decreto 88/2007, de 27 de marzo.

En su virtud, a propuesta de la Consejera de Obras Públicas y Vivienda, conforme al artículo 21.3 de la Ley 6/2006, de 24 de octubre, del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Andalucía, en relación con el Decreto 407/2010, de 16 de noviembre, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda, y en el ejercicio de las competencias atribuidas por el artículo 13.6 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, y por el artículo 3.1.b) del Decreto 525/2008, de 16 de diciembre, por el que se regula el ejercicio de las competencias de la Administración de la Junta de Andalucía en materia de ordenación del territorio y urbanismo, una vez examinado el Plan por la Comisión Delegada para Asuntos Económicos y previa deliberación del Consejo de Gobierno en su sesión de 20 de diciembre de 2011,

D I S P O N G O

Artículo 1. Aprobación del Plan de Ordenación del Territorio del Campo de Gibraltar (Cádiz).

Se aprueba el Plan de Ordenación del Territorio del Campo de Gibraltar que se inserta a continuación de este Decreto, cuyo ámbito territorial comprende íntegramente los términos municipales de Algeciras, Los Barrios, Castellar de la Frontera, Jimena de la Frontera, La Línea de la Concepción, San Roque y Tarifa.

Artículo 2. Creación, composición y funciones de la Comisión de Seguimiento del Plan.

1. Se crea, adscrita a la Secretaría General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Obras Públicas y

Vivienda, la Comisión de Seguimiento del Plan de Ordenación del Territorio del Campo de Gibraltar, cuyo funcionamiento se ajustará a las normas contenidas en el Capítulo II del Título IV de la Ley 9/2007, de 22 de octubre, de la Administración de la Junta de Andalucía, y a las de carácter básico recogidas en el Capítulo II del Título II de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, y en este Decreto.

2. La Comisión de Seguimiento estará presidida por la persona titular de la Secretaría General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda, que ostentará el voto de calidad en caso de empate, e integrada, además, por las siguientes personas miembros:

a) Titular de la Delegación del Gobierno de la Junta de Andalucía en Cádiz, que desempeñará la Vicepresidencia, sustituyendo a la persona titular de la Presidencia en los supuestos de vacante, ausencia o enfermedad de la misma, u otra causa legal.

b) Titular de la Subdelegación del Gobierno de la Junta de Andalucía en el Campo de Gibraltar.

c) Titular de la Delegación Provincial de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda en Cádiz.

d) Titulares de los siguientes órganos directivos centrales de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda: Secretaría General de Vivienda, Dirección General de Urbanismo, Dirección General de Carreteras y Dirección General de Transportes.

e) Una en representación de cada una de las Consejerías competentes en materia de Hacienda y Administración Pública; Educación; Economía, Innovación y Ciencia; Empleo; Salud; Agricultura y Pesca; Turismo, Comercio y Deporte; Cultura y Medio Ambiente, designadas en cada caso por la persona titular de la Consejería que corresponda. Dichos representantes deberán ostentar, al menos, el rango de Director o Directora General en la Consejería correspondiente, o bien ser la persona titular de la Delegación Provincial en Cádiz de la respectiva Consejería.

f) Una en representación de la Administración General del Estado.

g) Una en representación de la Diputación Provincial de Cádiz, designada por la persona titular de su Presidencia.

h) Las que ostenten la Alcaldía de los Ayuntamientos de los municipios incluidos en el ámbito del Plan.

3. En la designación de las personas integrantes de la Comisión de Seguimiento que no formen parte de la misma en razón de su cargo, deberá respetarse el principio de representación equilibrada de mujeres y hombres, conforme a lo establecido en el artículo 19.2 de la Ley 9/2007, de 22 de octubre.

4. La persona titular de la Presidencia nombrará, de entre el personal funcionario adscrito a la Delegación Provincial de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda en Cádiz, perteneciente a un Cuerpo para cuyo ingreso se requiera titulación superior, a la persona que desempeñe la Secretaría, así como su suplente, que actuarán con voz pero sin voto.

5. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 93.2 de la Ley 9/2007, de 22 de octubre, en los casos de vacante, ausencia, enfermedad u otra causa legal, la persona titular de la Presidencia será sustituida por la titular de la Vicepresidencia o, en su defecto por el miembro de la Comisión que perteneciendo a la Administración de la Junta de Andalucía, tenga mayor jerarquía, antigüedad en el órgano al que representa y edad por este orden, de entre sus componentes.

En caso de vacante, ausencia o enfermedad y, en general, cuando concurra alguna causa justificada, las personas miembros titulares de la Comisión de Seguimiento serán sustituidas por quienes designen expresamente como suplentes para las sesiones correspondientes.

6. Corresponde a la Comisión de Seguimiento conocer los instrumentos de planificación que se formulen en desarrollo y ejecución del Plan, así como informar las Actualizaciones y los Informes de Seguimiento del Plan, previstos en los artículos 9 y 10 de su Normativa.

Disposición adicional primera. Prevalencia de las determinaciones de aplicación directa.

De conformidad con lo previsto en el artículo 23.1 y 4 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, las determinaciones del Plan de Ordenación del Territorio del Campo de Gibraltar que sean de aplicación directa prevalecerán, desde su entrada en vigor, sobre las determinaciones de los planes con incidencia en la ordenación del territorio y el planeamiento urbanístico general vigente en el ámbito de dicho Plan.

Disposición adicional segunda. Relación con los Planes de Ordenación de los Recursos Naturales.

Conforme a lo establecido en el artículo 18.2 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, las determinaciones de los Planes de Ordenación de Recursos Naturales cuyo ámbito de aplicación coincida total o parcialmente con el Plan de Ordenación del Territorio del Campo de Gibraltar, prevalecerán sobre las del citado Plan en las materias reguladas por dicha Ley.

Disposición adicional tercera. Habilitación para el ejercicio de las funciones de la Comisión de Seguimiento.

Se habilita a la persona titular de la Secretaría General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda a dictar las Resoluciones que sirvan de fundamento para el inicio y el adecuado ejercicio de las funciones de la Comisión de Seguimiento del Plan de Ordenación del Territorio del Campo de Gibraltar.

Disposición adicional cuarta. Comunicación al Parlamento de Andalucía.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 13.6 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, se dará cuenta al Parlamento de Andalucía del Plan objeto de aprobación por el presente Decreto.

Disposición transitoria primera. Adaptación del planeamiento urbanístico vigente.

Conforme a lo dispuesto en los artículos 11.1.d), 21 y 23.2 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, las determinaciones del planeamiento urbanístico general vigente de los municipios del Campo de Gibraltar deberán adaptarse a las del Plan de Ordenación del Territorio que se aprueba por el presente Decreto en el plazo máximo de cuatro años desde la entrada en vigor de éste.

Disposición transitoria segunda. Adaptación del planeamiento urbanístico en tramitación.

Los instrumentos de planeamiento urbanístico general de los municipios que, según el artículo 1 del presente Decreto integran el ámbito territorial del Plan, que estuvieran formulándose a la entrada en vigor de este Decreto, deberán adaptarse a las determinaciones del Plan que mediante el mismo se aprueba, con independencia del grado de tramitación que hubieran alcanzado.

Disposición derogatoria única. Derogación normativa.

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan o contradigan lo establecido en este Decreto y, expresamente, en el ámbito que comprende el Plan de Ordenación del Territorio del Campo de Gibraltar, quedan sin efecto las determinaciones que, respecto a dicho ámbito, vienen contenidas en el Plan Especial de Protección del Medio Físico y Catálogo de Espacios y Bienes Protegidos de la provincia de Cádiz, aprobado por Resolución del Consejero de Obras Públicas y Transportes, de 7 de julio de 1986, y en las Directrices Regionales del Litoral de Andalucía, aprobadas por el Decreto 118/1990, de 17 de abril.

Disposición final primera. Desarrollo y ejecución.

Se autoriza a la Consejera de Obras Públicas y Vivienda para dictar cuantas disposiciones precise la ejecución y desarrollo de este Decreto.

Disposición final segunda. Entrada en vigor.

El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía.

Sevilla, 20 de diciembre de 2011

JOSÉ ANTONIO GRIÑÁN MARTÍNEZ
Presidente de la Junta de Andalucía

JOSEFINA CRUZ VILLALÓN
Consejera de Obras Públicas y Vivienda

PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DEL CAMPO DE GIBRALTAR



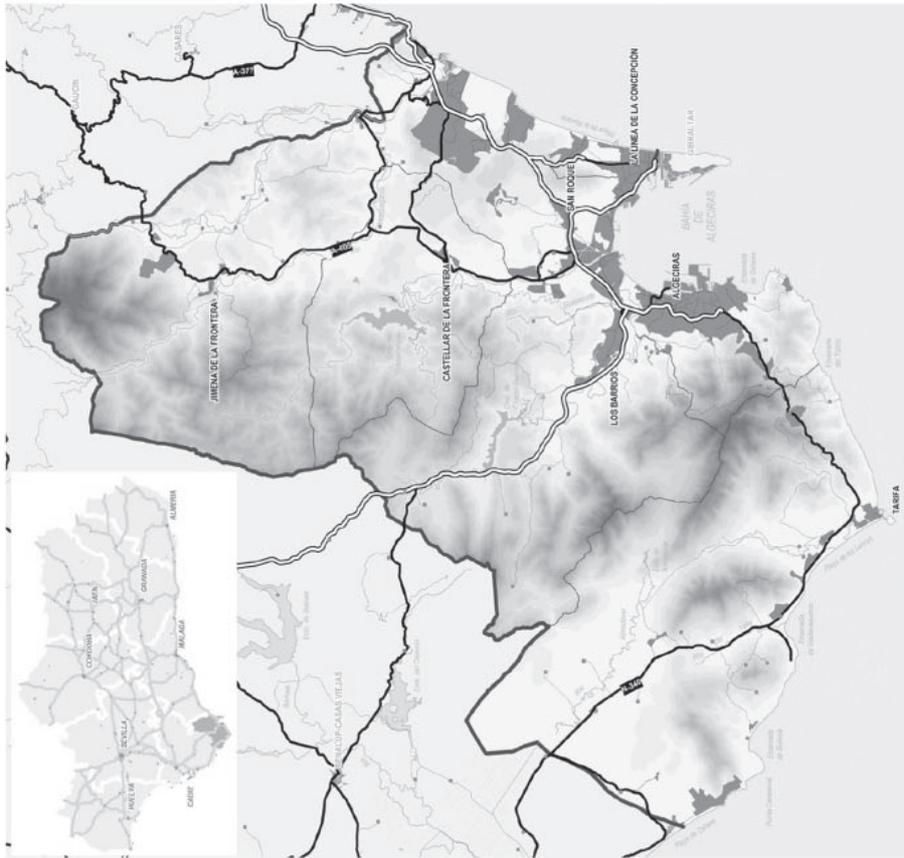
MEMORIA INFORMATIVA

1. Introducción

El Campo de Gibraltar, con 1.514 Km² de superficie, se sitúa en la mitad suroeste de la provincia de Cádiz, y se encuentra abierto tanto al Atlántico en su fachada occidental, como al Mediterráneo en su fachada oriental. Los municipios de Tarifa, Jimena de la Frontera y Los Barrios ocupan más de las dos terceras partes de la superficie total del ámbito, completando el tercio restante Algeciras, La Línea de la Concepción, San Roque y Castellar de la Frontera.

Cerca del 90% de los 261.378 habitantes del ámbito (datos del año 2009) se concentran en el arco de la Bahía, sexta entidad urbana de Andalucía (tercera del litoral tras Málaga y Bahía de Cádiz), que se configura actualmente como una ciudad de carácter metropolitano, mientras que el interior se encuentra escasamente poblado.

La situación geoestratégica del Campo de Gibraltar como puerta de Europa hacia el continente africano, su interrelación con el Magreb y su condición de bisagra de los espacios marítimos mediterráneo y atlántico y de punto de enlace con el continente americano, junto a las favorables condiciones de abrigo y calado de la Bahía de Algeciras, que la hacen especialmente adecuada para las actividades portuarias, han constituido hasta ahora la base del desarrollo económico del ámbito y suponen, asimismo, el principal recurso de su potencial futuro.



ÁMBITO

Estos factores territoriales están ligados tanto a las actividades específicamente portuarias, como a las de mayor importancia industrial: la refinería, con la petroquímica apoyada en ella, y la siderurgia de acero inoxidable, a las que cabe añadir, cada vez con mayor fuerza, las relacionadas con la actividad logística y la intermodalidad de los espacios portuarios.

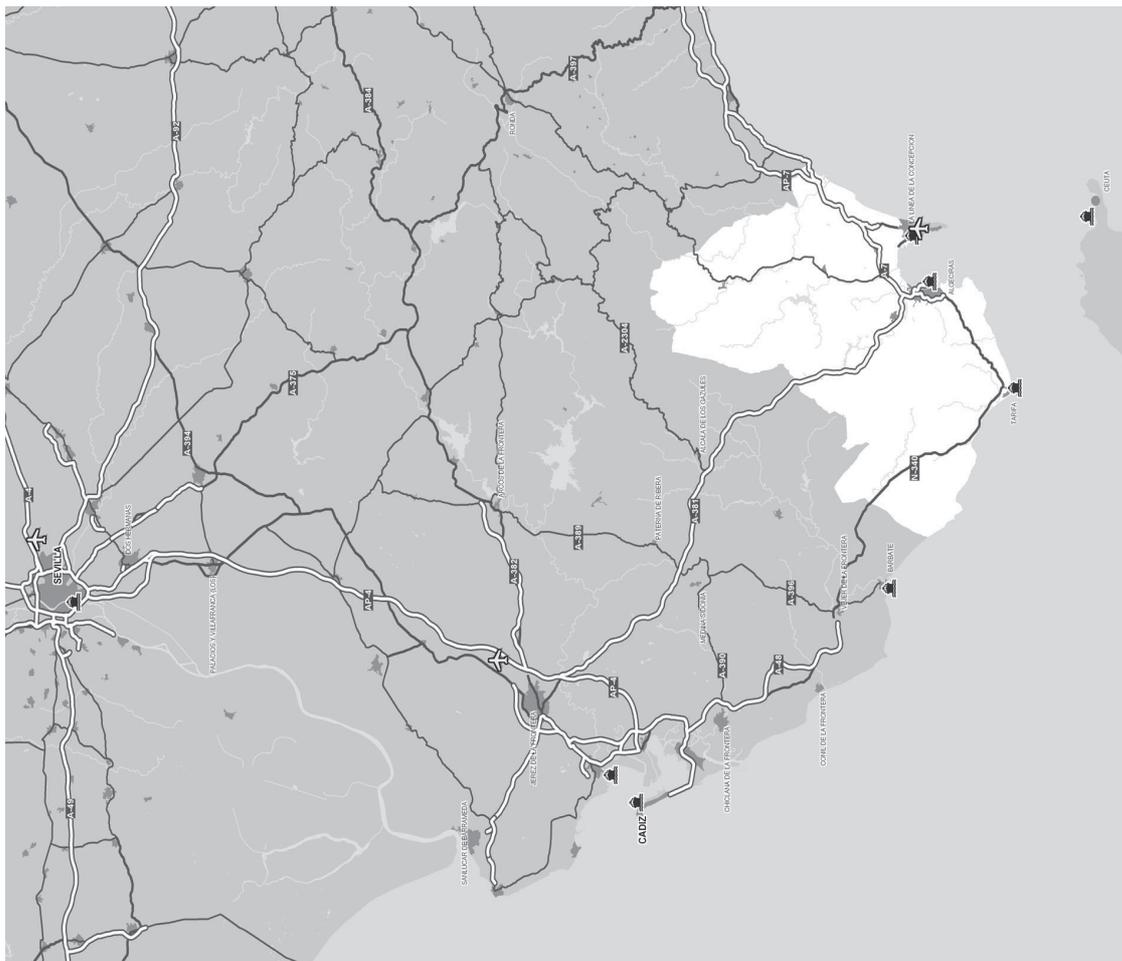
En este esquema de relaciones globales, la Bahía de Algeciras mantiene una alta exigencia de articulación territorial con el exterior, dado que de ésta depende, en buena parte, su actividad económica.

La construcción de la A-381, Autovía Jerez-Los Barrios (conexión con Bahía de Cádiz y Valle del Guadalquivir), ha significado una gran operación de desdoblamiento de este ámbito, que será complementada con las mejoras de las conexiones ferroviarias y el reforzamiento del corredor viario con la Costa del Sol (A-7 Autovía del Mediterráneo, conexión con Málaga). Estas mejoras van a incrementar el potencial socioeconómico de la Bahía de Algeciras y van a potenciar su papel a nivel provincial y nacional.

Adicionalmente, hay que señalar el papel de conexión intercomarcal de la futura A-48 (tramo Vejer de la Frontera-Algeciras), que refuerza la articulación de Tarifa con la Bahía de Algeciras y del ámbito con la costa oeste gaditana y el eje intercomarcal interior A-405 y A-369 que relaciona la Bahía, los núcleos interiores y el área de Ronda.

El Campo de Gibraltar atesora una gran dotación de capital territorial (natural, cultural y paisajístico), que aporta innegables valores de identidad espacial e histórica. Este ámbito se caracteriza, internamente, por mantener una marcada heterogeneidad desde el punto de vista territorial, derivada de su posición en la confluencia de dos mares, Mediterráneo y Atlántico, y tres sistemas orográficos, Valle del Guadalquivir, Cordillera Penibética y vertiente mediterránea.

Aparecen, así, espacios diferenciados (zonas interiores y litorales, atlánticas y mediterráneas) y numerosos recursos ligados al medio natural: la benignidad del clima, óptimo para el asentamiento de nuevos residentes y para la actividad turística; la elevada pluviometría en las zonas altas, que proporciona unos recursos hídricos excepcionales para su latitud; las características de su litoral, con diferencias entre los tramos correspondientes al Mediterráneo, al Estrecho de Gibraltar y al Atlántico, que totalizan unos 100 km. de longitud, la mitad de los cuales corresponden a playas de alta calidad; y su magnífico paisaje, tanto litoral como interior, con espacios únicos como el Parque Natural de los Alcornocales o el Parque Natural del Estrecho. No obstante, la existencia de estos altos valores y



ENCUADRE TERRITORIAL

acusados contrastes implican dos condicionamientos: su fragilidad, que

precisa un mayor esfuerzo en compatibilizar la conservación del medio ambiente con el desarrollo de las actividades humanas; y sus limitaciones espaciales, que exigen una optimización del uso del suelo.

2. El Campo de Gibraltar, gran nodo logístico del Sur de Europa

La enunciada posición estratégica a escala internacional, y la presencia de factores productivos especializados, son potencialidades que ya están presentes en la zona. Así, el peso comercial de la Unión Europea, el aumento de la globalidad de la economía internacional y los cambios que se observan en las relaciones comerciales internacionales y en la logística mundial, pueden presentar una oportunidad para captar importantes flujos comerciales internacionales y favorecer la potenciación de la zona como centro logístico de transporte intermodal.

La Bahía de Algeciras se ha configurado como un espacio urbano industrial asociado al transporte marítimo y a la movilidad de los combustibles fósiles y sus aplicaciones como materia prima para diversos productos químicos. El complejo de la Bahía de Algeciras incluye un papel organizador de los tráfico marítimos de contenedores en las relaciones trasatlánticas, el soporte de las relaciones Europa-África y un papel de recepción de materias primas (carbón y petróleo principalmente) para producir energía y productos químicos derivados.

El arco de la Bahía de Algeciras se configura como una entidad urbana totalmente vinculada a las facilidades contemporáneas del transporte de mercancías, tanto las de bajo valor unitario en granel, para transformación en el complejo industrial, como productos elaborados y dispuestos en contenedores para su distribución por los puertos europeos. De esta forma su *foreland* abarca gran parte del planeta y su papel como nodo de articulación económica en las relaciones mundiales es indiscutible.

Así, el ámbito de la Bahía acoge un complejo urbano muy vinculado, por un lado, a un fenómeno que irá en declive (el aprovechamiento energético y químico de los combustibles fósiles) y, por otro, a un factor que presenta una

evolución muy positiva, el espacio geoestratégico del Estrecho de Gibraltar como nodo de transporte con flujos y relaciones en dos direcciones: Europa-África y Europa-América. La importancia geoestratégica del Estrecho se va a ver reforzada con el desarrollo del puerto de Tánger. El macropuerto Tanger Med, cuya primera fase está en funcionamiento desde 2007 continúa su fase de expansión, para consolidarse como el puerto de referencia del Mediterráneo sur. La incorporación de Marruecos a la valorización de este potencial es un hecho que introduce una dimensión de competencia antes no existente, pero que debe suponer un nuevo escenario de capacidad organizadora de tráfico que podrá beneficiar a ambas orillas.

El Puerto Bahía de Algeciras y el Campo de Gibraltar se encuentran ante una nueva etapa de su desarrollo conjunto: la etapa logística. Bahía de Algeciras, primer puerto español y líder en el mercado de transporte contenerizado en el Mediterráneo, es uno de los nodos logísticos claves del sistema de transportes español, europeo y del Mediterráneo. Para el Puerto y para todo el ámbito, el desarrollo de actividades logísticas culmina una etapa (afianzamiento del



Vista aérea de la Bahía de Algeciras. Muelle Juan Carlos I

puerto como base para contenedores) e inicia su integración plena en el sistema de transportes español y en su *hinterland* regional. En este contexto, el Campo de Gibraltar y el entorno regional necesitan una mayor imbricación con el Puerto y sus actividades logísticas.

Por otra parte, el necesario y previsible desarrollo del norte de África y la búsqueda de un mayor equilibrio territorial en Europa y en el Mediterráneo, pueden coadyuvar a reforzar las relaciones comerciales en la zona y a potenciar el puente África-Europa.

3. Los puertos Bahía de Algeciras y Tarifa constituyen un gran atractivo territorial con capacidad de impulsar un desarrollo socioeconómico singular

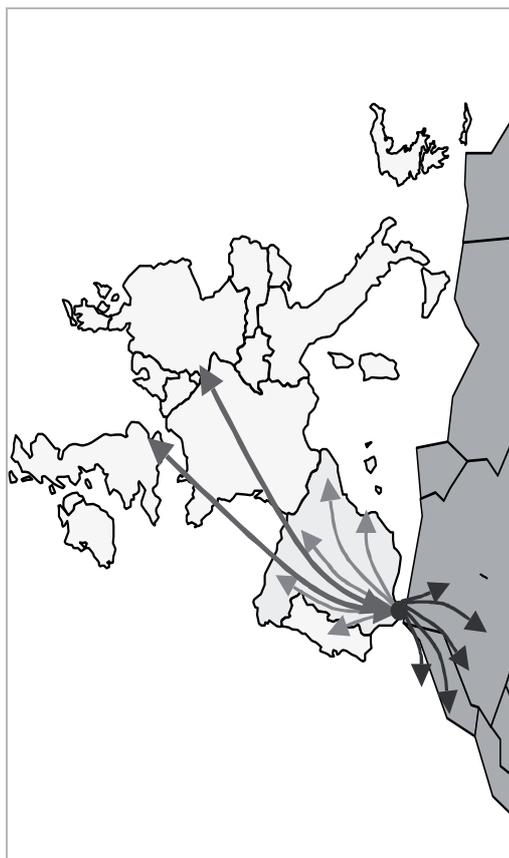
En este contexto interno y externo, los puertos Bahía de Algeciras y Tarifa (dependientes ambos de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras -APBA-) y sus *hinterlands* deben aprovechar sus ventajas competitivas para dar un salto cualitativo en su nivel de desarrollo, configurándose para el futuro, y teniendo presente el ya mencionado papel del puerto Tánger Med, como el Centro de Transporte y Comercio Internacional del Sur de Europa.

En los últimos diez años el Puerto Bahía de Algeciras se ha convertido en uno de los puertos más importantes y con mayor crecimiento del mundo, particularmente en el tráfico de contenedores, alcanzando el primer puesto en toneladas totales movidas de España. En un contexto de crisis internacional, con la mayoría de los puertos europeos en descenso, en el año 2008 ha mantenido una dinámica de crecimiento (74,7 millones de toneladas) de 0,3% respecto al año anterior. Por sus tráficos y localización estratégica, las principales navieras del mundo siguen escogiendo Algeciras como uno de sus puertos base, lo que les permite ofrecer los mejores fletes, enlaces y frecuencias de servicio del Mediterráneo.

Con el objeto de afianzar esta posición y alcanzar un mayor nivel de desarrollo, la APBA ha puesto en marcha la ampliación más importante llevada a cabo en la historia del Puerto Bahía de Algeciras: el desarrollo de Isla Verde Exterior (Algeciras), que supondrá conseguir una superficie de 121 hectáreas y

2.754 metros de línea de muelle. Asimismo, se prevén mejoras en las instalaciones portuarias de Campamento (San Roque), que permitirán disponer de unas 74 hectáreas de superficie útil y muelles con calados de hasta 15,5 y 17,5 metros de profundidad.

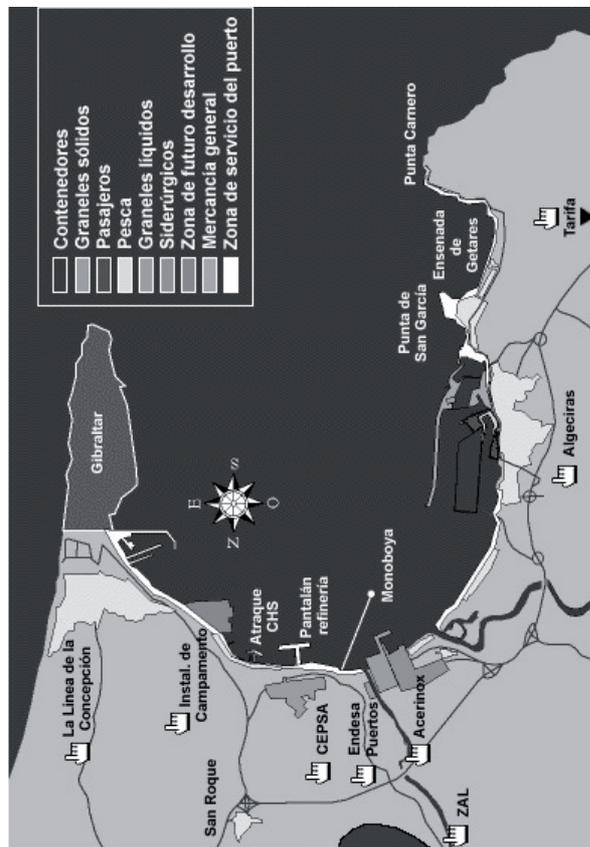
La remodelación estructural del Puerto afecta también a su función como soporte del tráfico de pasajeros del Estrecho, en su relación con Marruecos. Este tráfico se intensifica de forma muy significativa durante el verano (Operación Paso del Estrecho -OPE-) y somete a una fuerte tensión al Puerto, a la red viaria y a la ciudad de Algeciras, afectando asimismo al puerto de Tarifa, que tiene que restringir la actividad portuaria durante los periodos punta de la OPE para evitar su colapso. El puerto de Tarifa ha ido incrementado en los últimos años el volumen de tráfico hasta superar en 2009 los 1.240.000 pasajeros y 280.000 vehículos, situándose en el tercer puerto peninsular en tráfico de pasajeros (sólo por detrás de Algeciras y Barcelona) y en el segundo puesto en cuanto a tráfico de vehículos. Este incremento de tráfico ha supuesto la saturación de las instalaciones actuales del puerto de Tarifa, de ahí que la APBA proyecte su ampliación (actualmente en estudio).



**Planificación del Sistema de Transportes de Interés General:
El puerto de Algeciras**

El Plan Director de Infraestructuras de los puertos de la APBA establece actuaciones prioritarias en materia de infraestructuras portuarias en Isla Verde, Campamento y Tarifa, con los siguientes objetivos:

- Incrementar la capacidad de tráfico de contenedores con la ampliación de terminales.
- Incrementar la capacidad de recepción y aparcamiento de vehículos pesados (tráfico Ro-Ro).
- Mejorar la accesibilidad exterior tanto por carretera como por ferrocarril.
- Mejorar las comunicaciones viarias y ferroviarias internas para posibilitar la intermodalidad.



Actuaciones en Tarifa

La ejecución del nuevo puerto en la costa marroquí "Tánger Méditerranée", situado unos 35 km al este del actual puerto de Tánger, la situación privilegiada del puerto de Tarifa dentro del Estrecho de Gibraltar y la declaración de sus instalaciones como "frontera exterior Schengen" hacen prever un crecimiento importante en la demanda. Su cercanía a Tánger reduciría el tiempo actual de viaje desde Algeciras de forma muy apreciable, pero actualmente sólo puede ofrecer dos atraques con imposibilidad de maniobra conjunta, de ahí la necesidad del desarrollo de futuras actuaciones de ampliación del puerto de Tarifa. El Plan de Utilización de Espacios Portuarios de la Bahía de Algeciras, partiendo de la base de que las instalaciones de Tarifa servirán como complemento del Puerto de Algeciras, incluye su ampliación, la cual se plantea en tres etapas: en la primera se prevé la construcción de un área varadero en la zona más próxima a tierra y la ampliación del borde costero que incluye zonas verdes, comerciales y aparcamientos; en la segunda etapa se creará una nueva dársena para 250 amarres, zonas comerciales, estación marítima y tres áreas de aparcamiento, y se ampliará el puerto deportivo; y en la tercera etapa se prevé la ampliación de la zona de servicios y varadero y la creación de 144 nuevos puestos de atraque mediante la construcción de 3 muelles verticales y un pantalán fijo. El proyecto se encuentra en fase de estudio de viabilidad económica y ambiental.



Puerto pesquero de Tarifa

■ La Zona de Actividades Logísticas Bahía de Algeciras

Dentro de esta estrategia de liderazgo y "despegue logístico" del Puerto y de todo el área, la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) Bahía de Algeciras juega un papel esencial. Su construcción supondrá un avance desde la concepción del Puerto como punto de tránsito, al concepto de Nodo Logístico, incorporando la Bahía y el Campo de Gibraltar.

La ZAL se concibe no sólo como un ámbito de oferta de instalaciones y servicios "de excelencia", sino como un verdadero operador de desarrollo logístico, imprescindible en un marco sectorialmente inmaduro como el Campo de Gibraltar, contando con el potencial necesario para convertirse en la plataforma de distribución natural para Andalucía, España, Sur de Europa y Norte de África.

Para la comunidad portuaria, la existencia de la ZAL tendrá como consecuencia la progresiva fidelización de sus clientes, ya que el mercado de servicios portuarios es extremadamente competitivo debido a que el servicio es poco diferenciado pues cualquier puerto ofrece prácticamente los mismos rendimientos, y los sistemas de transporte terrestres (ferrocarril y carretera) han acabado con las áreas de influencia cautivas, al servir los cargadores sus mercados a través de diferentes encaminamientos portuarios.

La ZAL Bahía de Algeciras es innovadora y presenta un perfil propio, muy específico, que la diferencia de otras ZAL portuarias de nuestro entorno, al vincularse a los tráficos globales y nacionales del "Nodo del Estrecho" y pretender transformar en desarrollo territorial y regional el elevado potencial de situación geoestratégica de este punto de proyección global.

La ZAL ha de fomentar, por tanto, el desarrollo logístico integral de la Bahía, y no solamente crear oferta de espacios y áreas para la logística; ha de suplir a instituciones y entramados público-privados que en otros puertos llevan décadas y casi siglos de implantación y desarrollo, e implicarse en propiciar proyectos de logística integral, con atención a todos los eslabones de la cadena, de empresas y operadores que opten con carácter estratégico por elegir este ámbito y su puerto como base de operaciones a escala internacional.

Los puertos Bahía de Algeciras y Tarifa y el Campo de Gibraltar presentan unas condiciones privilegiadas como enclave de comunicaciones internacionales

- La situación geoestratégica del Campo de Gibraltar como puerta de Europa hacia el continente africano, su interrelación con el Magreb y su condición de bisagra de los espacios marítimos mediterráneo y atlántico y de punto de enlace con el continente americano, han constituido hasta ahora el primer y principal activo para el desarrollo económico de la comarca.
- Prácticamente la totalidad de la Bahía de Algeciras constituye un espacio portuario, debido tanto a sus favorables condiciones de abrigo y calados, que admiten el fondeo de toda clase de buques, como a las instalaciones ya existentes o en ejecución.
- Las instalaciones más importantes de Algeciras y Gibraltar en los dos extremos del arco de la Bahía, se completan con las instalaciones autónomas de Acerinox, Intercar, Pantaldán de Cepsa, Crínavis y La Línea de la Concepción.
- Algeciras emerge, pues, como uno de los puertos más atractivos de Europa. Sostiene su expectativa de crecimiento sobre diversos tipos de tráfico (mercados) distintos y, lo que es probablemente más importante, con capacidad de generar sinergias entre ellos.
- El puerto de Tarifa actúa como complementario del de Algeciras en tráfico de viajeros y pasajeros entre Europa y África, convirtiéndose en una opción de interés por la reducción de tiempo de trayecto.

Zonas de Actividades Logísticas Portuarias

Son Plataformas Logísticas vinculadas a Puertos, que albergan actividades de segunda y tercera línea portuaria, generalmente dedicadas a actividades logísticas de mercancías marítimas. Su implantación responde a los requerimientos de manipulación y distribución de la mercancía marítima hacia y desde el hinterland (zona de influencia) portuario.

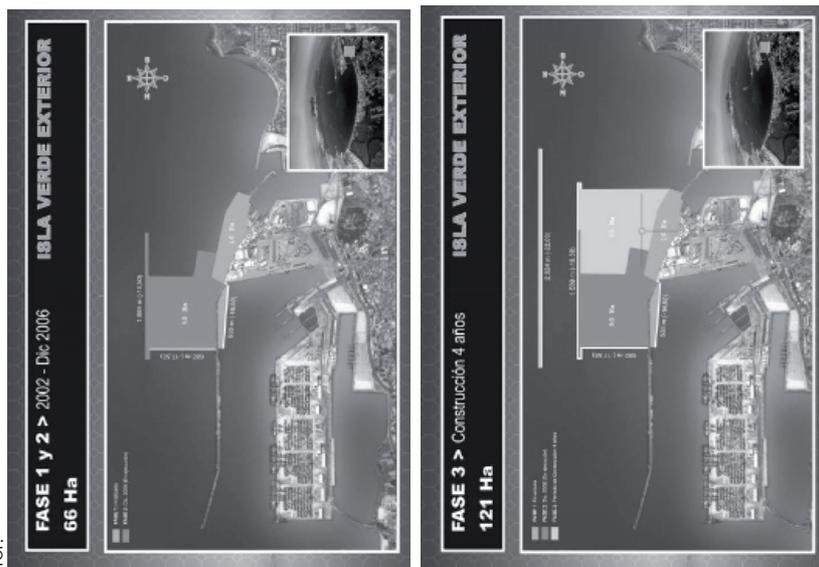
ACTIVIDADES DE 2º LÍNEA: Actividades no estrictamente necesarias para que se produzca el intercambio modal: servicios a mercancías y barcos (almacenaje y depósito, desembalaje y empaquetado, reparación, suministro y mantenimiento de barcos, etc).

ACTIVIDADES DE 3º LÍNEA: Funciones relacionadas con los servicios del Puerto y flujos de tráfico (industria, centros de logística y de distribución). Producen una fidelización de los tráficos y generan una actividad económica superior a la producida por el paso de las mercancías por las instalaciones portuarias.

Actuaciones en Isla Verde

El desarrollo de Isla Verde Exterior representa una inversión de 500 millones de euros. La ejecución del proyecto se divide en tres fases, al final de las cuales se conseguirá una superficie de 121 ha, 2.754 m. de línea de muelle con un calado entre -18,5 m y -16,5 m, y 2.024 m. de dique con calados de 22 m.

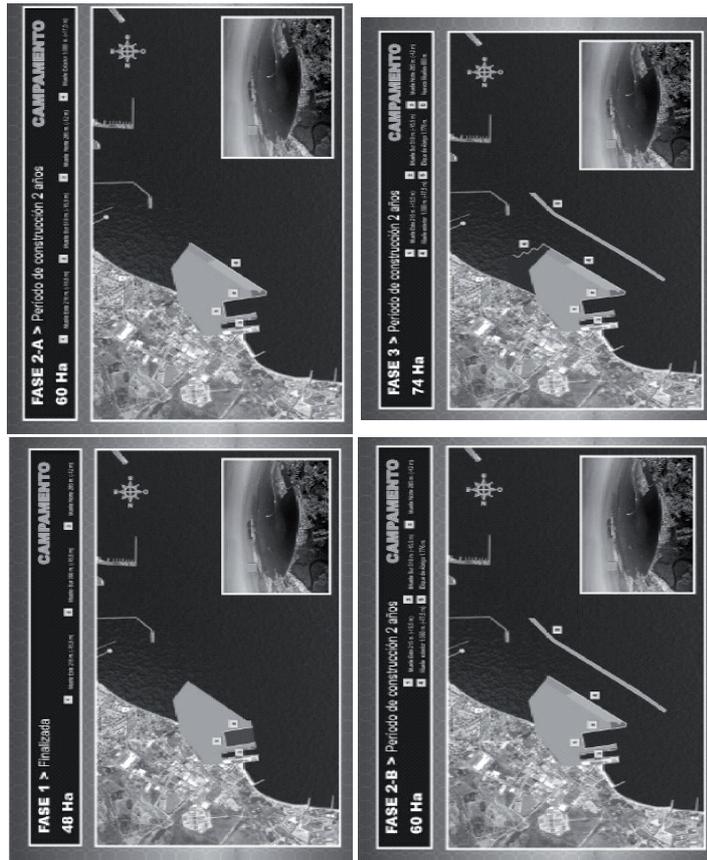
La primera fase ya completada, ha supuesto un primer relleno de 16 ha de superficie, así como la construcción del muelle "Príncipe Felipe" (535 m de longitud y calado de -16,5 m). La segunda fase, cofinanciada en un 51,78% mediante el Fondo de Cohesión de la UE, se encuentra en avanzado estado de ejecución y representa una explanada de 50 ha junto con un nuevo muelle de 680 m de longitud y un calado de 17,5 m de profundidad perpendicular al actual dique de abrigo. En 2009 las inversiones ascenderán a 153 millones de euros, de los que la mayoría tendrán como destino el dique de abrigo exento de Isla Verde exterior.



Actuaciones en Campamento

Las actuaciones previstas en las instalaciones de Campamento constan de tres fases en las que la APBA invertirá 180 millones de euros, y permitirán disponer de 74 ha así como muelles con calados comprendidos entre los 15,5 y 17,5 m.

Las dos primeras fases del proyecto han sido cofinanciadas en un 44% mediante el Fondo de Cohesión de la Unión Europea. Las obras de esta zona han permitido que en 2008 haya concluido la construcción la primera terminal de gas natural licuado que existe en el mundo. El proyecto de remodelación de la línea ferroviaria Madrid-Algeciras, que prevé la construcción del acceso ferroviario al muelle de Campamento, supondrá, además, una mejora de la competitividad de la zona, diversificando los medios de acceso y la intermodalidad del transporte de mercancías.





Ubicación de la ZAL, en las proximidades de la Estación de San Roque

La ZAL de la Bahía de Algeciras se ubica en las proximidades del puerto, cuenta con una extensión inicial de 298 hectáreas de superficie, dividida en dos áreas: El Fresno con 41 ha. (sector 1), orientada al sector servicios; y Guadarranque, subdivida en tres sectores, 2 (término de San Roque (125 ha.) y 3 y 4: Los Barrios (70 y 62 ha. respectivamente, el área se orienta a la logística y posibles zonas industriales).

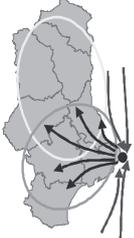
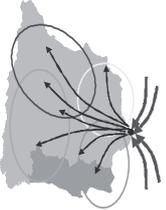
La accesibilidad a los sectores de la ZAL Bahía de Algeciras está garantizada por las vías existentes y futuras de la zona. Área de El Fresno por la Autovía A-7 y Autovía A-381; y Guadarranque por la Variante de Miraflores (en construcción), la ronda interior de la Bahía (en proyecto) y la Línea ferroviaria Algeciras – Bobadilla (en remodelación). Esta localización, en las proximidades de la Estación de San Roque, es punto equidistante de todos los centros de producción del arco de la Bahía. Está prevista la construcción de un gran centro de negocios con todos los servicios integrados, con fácil acceso, vía ferrocarril, y los más eficaces sistemas de intermodalidad. Para ello se ha firmado un Convenio con ADIF Terminales de Mercancías, para la prestación de servicios adicionales, complementarios y auxiliares a las empresas ferroviarias, pa-



Áreas que integran la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) Bahía de Algeciras

ra garantizar el transporte de contenedores de ferrocarril desde y hasta el puerto.

El apoyo de las administraciones involucradas en esta iniciativa se refleja precisamente en estos proyectos de inversión asociados a la mejora de las conexiones de la Bahía de Algeciras. Con estas nuevas conexiones el Puerto y la ZAL se convertirán en la mejor alternativa para acceder a España y al resto del Sur de Europa.

Funciones Estratégicas de la ZAL del Campo de Gibraltar				
Funciones Estratégicas	Descripción	Funciones Estratégicas	Descripción	Funciones Estratégicas
1	Centro Territorial de Transportes y Logística 	Actividades y servicios ligados al transporte por carretera Actividades de consolidación/desconsolidación de flujos territoriales de entrada/salida por carretera Actividades de almacenaje y distribución de radio territorial Actividades de valor añadido ligadas a los flujos terrestres territoriales	Centro Regulador de Producción Norteafricana 	7 Hub de productos hortofrutícolas
2	Centro de Distribución Regional 	Plataformas de grupaje de import/export marítimo de ámbito regional Centros de almacenaje y distribución regional de mercancía de procedencia marítima Actividades de valor añadido ligadas a los flujos anteriores	Actividades de valor añadido ligadas a los flujos anteriores Plataformas de grupaje con origen y destino marítimo para operadores y cargadores de escala global Centros de almacenaje y distribución al Norte y Oeste de África de mercancía de procedencia marítima Actividades de valor añadido ligadas a los flujos anteriores	8 Centro de procesamiento y comercialización pesquero 9 Centro de transferencia y distribución de graneles 
3	Centro de Distribución Nacional 	Plataformas de grupaje de import/export marítimo de ámbito peninsular Centros de almacenaje y distribución peninsular de mercancía de procedencia marítima Actividades de valor añadido ligadas a los flujos anteriores	Centros de almacenaje y distribución al Norte y Oeste de África de mercancía de procedencia marítima Actividades de valor añadido ligadas a los flujos anteriores	10 Parque de proveedores del Complejo Industrial Centros de almacenaje de productos con requerimientos especiales de seguridad Centros de gestión medioambiental 11 Hub internacional de montaje y acondicionamiento final
				Descripción Combinación de tráfico de productos hortofrutícolas para distintos destinos, con origen en: - el Cono Sur - el sur peninsular - el norte de África Tráficos de pesca de caladeros de distancia media para actividades de procesamiento y comercialización Tráficos de graneles para su distribución marítima y actividades ligadas a dichos tráfico Parque de proveedores del Complejo Industrial Centros de almacenaje de productos con requerimientos especiales de seguridad Centros de gestión medioambiental Centros de consolidación de productos de operadores globales para operaciones de acondicionamiento final y posterior distribución marítimo-terrestre

La ZAL Bahía de Algeciras además presenta las siguientes ventajas:

- Ordenación modular para dar acogida a distintos tipos de actividades y perfecta conexión con los diferentes sistemas de transporte (aeropuerto, ferrocarril y autovías).
- Flexibilidad comercial para acomodarse a las distintas exigencias y ritmo de comercialización del mercado a corto, medio y largo plazo.
- Capacidad de expansión al contemplar una importante extensión de suelos de reserva garantizados en el planeamiento.
- Precios competitivos.
- Seguridad: accesos controlados, recinto vallado y vigilancia continuada.
- Facilidades para el usuario: anchura de viales y patios de maniobra adecuados para la operativa de vehículos pesados, red viaria interna de fácil comprensión, etc.

Las características de las denominadas "funciones estratégicas" de un nodo logístico hacen referencia al conjunto de actividades que, por responder a un esquema logístico/geográfico homogéneo, presentan una problemática comercial similar. El Nodo Logístico del Campo de Gibraltar presenta, en el marco global, nacional y local, una serie de oportunidades de desarrollo de "funciones logísticas", con diferente grado de maduración, potencialidad de mercado y de valor añadido, importancia estratégica, etc., las cuales se representan en el cuadro.

▪ La relación puerto-ciudad

La frontera de separación puerto-ciudad se ha convertido en una zona en la que se producen numerosas tensiones de naturaleza muy diversa: urbanísticas, ambientales, sociales, etc. Para lograr el objetivo estratégico enunciado, se ha de profundizar en la coordinación eficaz y efectiva entre las ciudades de la Bahía y sus puertos, ofreciendo soluciones válidas a los problemas que surgen de la relación puerto-ciudad, tratando de configurar un espacio urbano con mayor calidad ambiental.

Así, entre los problemas ambientales más relevantes que se producen en la interfaz puerto-ciudad, destacan: la contaminación acústica derivada de determinadas actividades portuarias como es el tráfico de vehículos pesados y el uso de maquinaria pesada; la contaminación atmosférica producida por las emisiones de gases contaminantes y partículas generadas por determinadas actividades industriales, o durante el trasiego de algunos graneles sólidos; y el impacto paisajístico debido a la presencia de grandes grúas, zonas de almacenamiento de mercancía, barrera física puerto-ciudad.

En términos funcionales, la principal deficiencia está relacionada con la gestión en los accesos al Puerto, que deben atravesar necesariamente zonas densas de la ciudad, lo cual implica la necesidad de compartir infraestructuras viarias y la coexistencia de zonas residenciales próximas a otras de uso industrial o comercial.

▪ La relación con las redes básicas

Las redes básicas se encuentran en una situación especialmente compleja tanto por el momento crítico del ámbito, como por diferentes causas específicas en cada una de ellas. En el caso de las redes de transporte terrestre, viaria y ferroviaria, se ven afectadas fundamentalmente por las nuevas necesidades del Puerto de Bahía de Algeciras, pero también por la creciente movilidad de carácter general motivada por el desarrollo urbano y turístico del ámbito. La accesibilidad al Puerto es una condición necesaria para su competencia como centro de transporte y garantía de intermodalidad, por lo que está previsto mejorar los accesos norte (acondicionamiento de la conexión con la N-340) y sur (doble de la N-350).

En el caso de las redes de abastecimiento de agua, saneamiento, depuración y reutilización, se ven afectadas debido al fuerte incremento en la demanda derivada de los crecimientos urbanos, junto con las demandas industriales y portuarias.

La red energética, por su parte, debe resolver la conjunción de la función de recepción de centros generadores (centrales térmicas, ciclo combinado y eólicas) con la función de distribución a grandes centros consumidores (ciudades, industrias y nuevos núcleos residenciales).

Asimismo, la inserción territorial entre el Puerto Bahía de Algeciras y su Zona de Actividades Logísticas, requiere de redes de infraestructuras territoriales con capacidad suficiente y diseño acorde a sus nuevas funciones.

4. El entramado productivo industrial de la Bahía de Algeciras es uno de los grandes activos de Andalucía

La Bahía de Algeciras acoge uno de los grandes conglomerados productivos de Andalucía. Gracias a los factores de accesibilidad marítima de materias primas, en este espacio se implantaron una serie de industrias energéticas (conversión de combustibles fósiles en electricidad), petroquímicas (materiales y combustibles) o siderúrgicas, que han propiciado un tejido industrial complejo de especial valor en una comunidad autónoma como la andaluza, que concentra una gran parte de su producción en la agricultura y el turismo.

La composición de este entramado industrial está experimentando cambios relacionados con la sustitución paulatina del modelo energético y de los grandes procesos de relocalización industrial a escala global.

El escenario de futuro en relación a los espacios productivos industriales se plantea desde una doble perspectiva: por una parte, con una fuerte demanda de nuevos suelos asociados a la dinámica del Puerto de Algeciras, que tiene un claro carácter metropolitano e inclusive regional y pretende aprovechar las ventajas geográficas del Campo de Gibraltar; y por otra parte, con la necesidad de suelos productivos industriales relacionados con las economías de escala local.

Desde el planeamiento urbanístico municipal se reconoce el área de la Bahía como zona eminentemente industrial en la cual deben controlarse las nuevas implantaciones, delimitando reservas para industrias que no aumenten los niveles de contaminación ni la peligrosidad. Junto a ello, el hecho de haberse

convertido la logística en una pieza clave para la competitividad de las empresas y de los territorios, conlleva que las reservas de nuevos suelos productivos de los planes urbanísticos en tramitación se centren principalmente en Parques Tecnológicos, Parques Industriales, Parques Empresariales o de Actividades y Centros de Transportes de Mercancías.

La disponibilidad de unas dotaciones logísticas modernas y adecuadas es considerada un factor de desarrollo de primer nivel, máxime en un escenario como el Campo de Gibraltar, donde el Puerto de Algeciras desarrolla una importante actividad vinculada con el transporte y contenerización de mercancías, constituyéndose en un "nodo primario" al ofrecer enlaces de transporte intercontinental.

Los estudios elaborados en los últimos años ponen de manifiesto que la demanda de nuevos espacios productivos implica la duplicación de los suelos industriales actualmente existentes (730 ha).

En este sentido, hay que destacar las condiciones favorables de los municipios de San Roque y Los Barrios, tanto por posición relativa en la Bahía, como por las características de los suelos para su uso como espacios de actividades logísticas. Además, estas ubicaciones presentan una adecuada disposición en relación con los desarrollos urbanos previstos en zonas de máxima accesibilidad, propiciando una relación equilibrada y funcional entre las grandes funciones urbanas de la aglomeración.

Algeciras, por su parte, una vez desarrollados los polígonos de La Menacha y Cortijo Real, tan sólo dispone de la reserva del sector Los Pastores (aunque suponen 45 ha).

En este esquema general de configuración de la red de suelos para actividades productivas con vocación y proyección supramunicipal, no pueden ser descartadas ubicaciones en el resto de los municipios, siempre que concurren factores que justifiquen dichas localizaciones.

Espacios productivos industriales y logísticos existentes y propuestos por el planeamiento urbanístico municipal vigente. 2008					
Municipio	Existente	Sup (ha)	Propuesto	Sup (ha)	TOTAL ha)
Tarifa	Tarifa U.A. 13	2,37	Polígono Industrial de Facinas	19,27	
	Polígono Industrial La Vega	9,09			
	Polígono Industrial de Tahivilla	3,69			
	Total existente Tarifa	15,15	Total propuesto Tarifa	19,27	34,42
Jimena de la Frontera	Estación SAPU SI-1 (Los Angeles)	4,03	Jimena SAPU SI 1	8,80	12,83
	Total existente Jimena de la Frontera	4,03	Total propuesto Jimena de la Frontera	8,80	12,83
Castellar de la Frontera	Parque Empresarial Almoraima	4,52	Suelo Urbano No Consolidado SUNC-2	2,07	6,59
	Total existente Castellar de la Frontera	4,52	Total propuesto Castellar de la Frontera	2,07	6,59
San Roque	Guadarranque	243,17	Estación	14,99	
	San Roque	6,24	Miraflores	25,53	
	Campamento-INCOSUR	62,75	Taraguilla	10,04	
	La Pólvora	22,57	Área UN-20	0,84	
	Guadiaro	1,66	Centro de Transportes de Mercancías (SUS-022-ES-CTM)	119,90	
	El Cañuelo	1,74			
	Total existente San Roque	338,13	Total propuesto San Roque	171,30	509,43
La Línea de la Concepción	Zabal Bajo	32,56			
	Zabal Industrial II	18,57			
	Carretera de Zabal	7,16			
	Polígono Industrial Gibraltar	13,66			
	Total existente La Línea de la Concepción	71,95	Total propuesto La Línea de la Concepción		71,95
Los Barrios	Palmones I	27,50	Fresno Norte (SUOT-16)	6,97	
	Palmones II	29,2	Nueva entrada a Palmones (SUS-6)	13,36	
	Palmones III	21,96	Parque Tecnológico (SUS-7)	57,90	
	Parque Empresarial y Tecnológico Las Marismas de Palmones	31,93	Parque Industrial Los Barrios (SUS-8)	39,49	
	Fresno Sur	41,63	Entrada oriental Los Barrios (SUS-9)	8,48	
			Centro de Transportes de Mercancías-1 (SUS-10.)	70,09	
			Centro de Transportes de Mercancías-2 (SUNS-2)	61,85	
	Total existente Los Barrios	152,22	Total propuesto Los Barrios	258,14	410,36
Algeciras	Puerto de la Bahía de Algeciras	16,29	Los Pastores	45,01	
	Cortijo Real	56,36			
	Polígono Industrial La Menacha	54,14			
	Las Pitas	1,80			
	Los Pinos-San José	8,64			
	Parque Empresarial Bahía de Algeciras	5,33			
	Total existente Algeciras	142,56	Total propuesto Algeciras	45,01	187,57
TOTAL	Existente Campo de Gibraltar	728,56	Propuesto Campo de Gibraltar	504,59	1.233,15

Fuente: SESPA y Planeamiento urbanístico municipal.

5. Las redes de transporte se van adaptando al potencial territorial del ámbito y su función de nodo estratégico

La red viaria capitaliza suficientemente el territorio, y especialmente al arco de la Bahía. La accesibilidad con el exterior se ha visto mejorada con las actuaciones realizadas: A-7 Autovía del Mediterráneo (tramo oriental de la N-340 desdoblado desde la Costa del Sol hasta Algeciras), que comunica con Málaga y el resto de la vertiente mediterránea andaluza; y A-381 Autovía Jerez-Los Barrios, que conecta con la Bahía de Cádiz y con el Valle del Guadalquivir. A estos viarios se suman otras dos conexiones exteriores: el tramo occidental de la N-340, entrando por Tarifa, que comunica con la vertiente atlántica gaditana y con Cádiz capital; y la A-405 que procede de Ronda y el valle del Guadiaro, confluye en la N-340 a la altura de Taraguilla, siendo el camino más directo de entrada al centro peninsular.

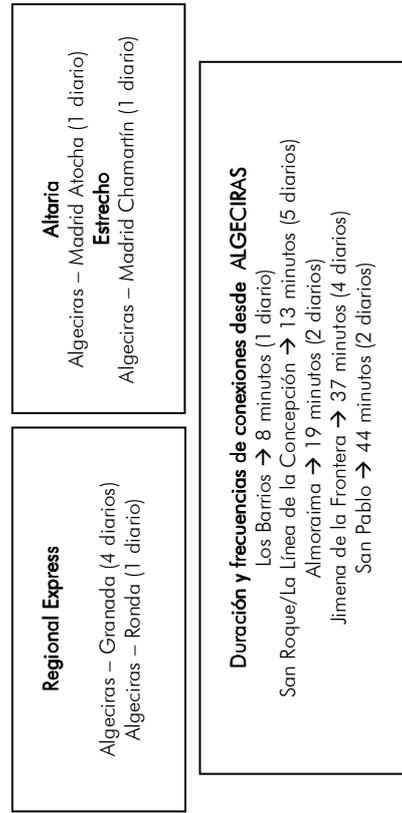
En cuanto a las conexiones entre los distintos núcleos del Campo de Gibraltar, éstas se articulan sobre la N-340, que conecta directamente Tarifa, Algeciras y San Roque, y desde la cual parten las carreteras CA-34 y A-383, accesos oeste y norte, respectivamente, a La Línea de la Concepción, y la A-381 y A-405 en su función de articulación de los núcleos de Los Barrios, Castellar de la Frontera y Jimena de la Frontera.

Las principales deficiencias detectadas son resultado, por una parte, de la elevada demanda de tráfico¹ que genera saturación en tramos de la N-340: entre Algeciras y San Roque y en el trayecto San Roque-La Línea de la Concepción; y, por otra parte, de la insuficiente accesibilidad a las instalaciones portuarias. Ello unido a la previsible dinámica de crecimiento de las áreas urbanas, industriales y portuarias, y a la oportunidad de reforzar la posición del Campo de Gibraltar como nodo estratégico de transporte por el incremento previsto de funciones en las relaciones tanto atlánticas como de Europa a África.

ca, plantea la necesidad de nuevas actuaciones en la red viaria (muchas de ellas en estudio o propuestas y algunas en ejecución) que hacen referencia a:

- Red exterior: prolongación de la Autovía del Mediterráneo A-7 Algeciras-San Roque e interconexión con la A-381, y reconversión de la N-340 en autovía (A-48) en el tramo Vejer-Tarifa-Algeciras.
- Red interior: construcción de variantes en Estación de San Roque, San Martín del Tesorillo y Jimena de la Frontera, y creación de nuevos accesos a las instalaciones portuarias de Algeciras (acceso sur), Campamento (variante) y Tarifa (nuevo acceso directo).

En cuanto a la red ferroviaria, ésta se estructura en torno al eje Algeciras-Bobadilla, una de las líneas fundamentales de articulación entre los Centros Regionales de Andalucía, que conecta con el eje Granada-Almería, en el que se incluyen las ciudades medias de Ronda y Antequera, así como a nivel nacional, en conexión con el eje Córdoba-Madrid.



¹ IMD de más de 28.000 vehículos en la A-7 (tramo Algeciras-Torreguadiaro) y en el tramo de N-340 convertido en autovía que circunvala la ciudad de Algeciras; de 15.000 a 25.000 vehículos en la AP-7, en la A-7 (tramo Torreguadiaro-Estepona), y en la conexión Los Barrios-Algeciras (A-381); de 10.000 a 15.000 vehículos en la N-340 (tramo Facinas-Algeciras), en la A-381 (tramo Los Barrios-Alcalá de los Gazules) y en el acceso norte a La Línea de la Concepción (A-383); y de 5.000 a 10.000 vehículos en la N-340 (tramo Facinas-Vejer de la Frontera) y en el tramo final de la A-405 (desde Almoraima a Taraguilla). Fuente: Consejería de Obras Públicas y Transportes, Mapa de Tráfico 2007.

Las principales conexiones ferroviarias internas proceden de las líneas y frecuencias del Regional Express Algeciras-Granada, con paradas en las estaciones de Los Barrios, San Roque-La Línea de la Concepción y Jimena de la Frontera, así como dos paradas facultativas en Almoraima y San Pablo. La estación de San Roque actúa de estación de apoyo para la expedición, formación y recepción de todos los trenes (TECO y cargas) con origen/destino en el Campo de Gibraltar. Desde esta estación existe un ramal de conexión con los apartaderos de Butano e Interquisa y una línea que llega hasta La Línea aunque nunca ha sido abierta al tráfico. A diferencia del arco de la Bahía, los extremos oriental y occidental del ámbito carecen de conexiones con la red ferroviaria.

La conexión ferroviaria ha de cumplir tres funciones territoriales básicas:

- La conexión con la red de transporte de mercancías nacional de forma tal que permita operar con los contenedores de tamaños medianos y grandes en buenas condiciones de capacidad y tiempos.
- La conexión con el corredor litoral para facilitar el transporte de pasajeros de medio y largo recorrido.
- La conexión con África, a través del futuro Enlace Fijo.

En este sentido, el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía contempla para el ámbito las conexiones ferroviarias con la línea costera mediterránea (Málaga) y con la Bahía de Cádiz, que habría que completar con otras actuaciones para potenciar el transporte público en la zona, entre ellas, sería necesario analizar la posibilidad de implantar una plataforma reservada para transporte público en el arco de la Bahía y un sistema de transporte ferroviario de cercanías, aprovechando al máximo las infraestructuras existentes.

Asimismo, es preciso realizar la mejora funcional de la línea existente hasta Bobadilla para dotarla de mayor capacidad y adaptarla a la circulación de trenes de 450 metros de longitud. No obstante, cualquier actuación en esta línea resulta costosa y compleja tanto por el encaje del trazado en determinados tramos como desde el punto de vista ambiental por el hecho de que atraviesa un Parque Natural.

Por su parte, la red de transporte público de viajeros por carretera establece conexiones con todas las poblaciones del Campo de Gibraltar, reflejando la importancia del núcleo cabecera y las numerosas relaciones existentes entre los núcleos principales de la Bahía (Algeciras, La Línea de la Concepción y San Roque) y entre Algeciras y Tarifa. Las conexiones intraprovinciales se centran en Bahía de Cádiz, Sevilla y Málaga. En cuanto a las infraestructuras de transporte, La Línea de la Concepción cuenta con una estación de autobuses y Algeciras y Los Barrios con sendos apeaderos (el de Algeciras privado), careciendo los restantes núcleos de dotaciones que proporcionen un adecuado servicio a los viajeros.

El puerto de Algeciras es uno de los principales en movimiento de pasajeros y cuenta con una elevada capacidad de movimiento, cifrada en más de cinco millones de pasajeros al año (datos 2008). Las principales dificultades se plantean durante la Operación Paso del Estrecho, estando previsto el traslado del área de preembarque con el objeto de mejorar las condiciones de seguridad y tránsito de la circulación en las operaciones de embarque y desembarque del pasaje. Además, la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, prevé la ampliación de las instalaciones de Tarifa en movimiento de pasajeros y embarque de vehículos para alcanzar una capacidad de movimiento de pasajeros de unos dos millones al año.

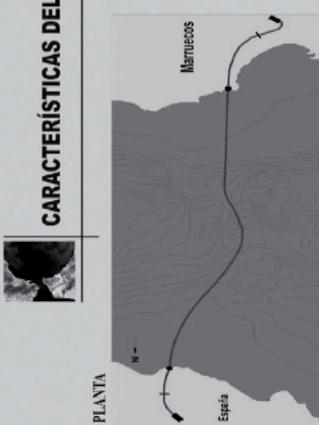
En este momento, existe servicio de transporte marítimo de pasajeros interno a la Bahía de Algeciras (catamarán Algeciras-Gibraltar Punta Europa II), de marcado interés turístico, detectándose condiciones potenciales para la ampliación del servicio de conexión entre Algeciras y el otro extremo de la Bahía (La Línea de la Concepción y Gibraltar) a otro tipo de motivaciones.

Planificación del Sistema de Transportes de Interés General: Conexión España – África. El túnel ferroviario del Estrecho de Gibraltar

El proyecto de construcción de la conexión ferroviaria entre Marruecos y España se remonta a 1979, en que se produjo el acuerdo entre los monarcas de ambos países para estudiar su viabilidad. Este acuerdo facilitó la creación de dos sociedades (Sociedad Española de Estudios para la comunicación Fija a través del Estrecho de Gibraltar (SEGEC) y por parte marroquí, la Société Nationale d'Etudes du Détroit (SNED), que trabajan conjuntamente desde 1981).

La solución "túnel", actualmente retenida como alternativa base del Proyecto, consiste en una infraestructura de tres tubos excavados bajo el Umbral del Estrecho. Está concebida para el enlace del tráfico ferroviario ordinario (pasajeros y mercancías) entre las redes ferroviarias marroquí y española, así como para el trasbordo de vehículos carreteros (automóviles, camiones y autobuses) sobre trenes lanzadera entre dos terminales, una en Marruecos y otra en España. Esta solución consiste por consiguiente en un sistema de transporte análogo al del Túnel de la Mancha, que efectivamente significa un precedente determinante para el Proyecto del Enlace del Estrecho de Gibraltar La longitud del túnel será de 38,7 km. y la distancia entre terminales de 42 km.

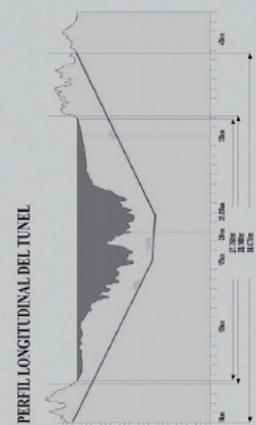
CARACTERÍSTICAS DEL TÚNEL FERROVIARIO



PLANTA

1995 Elección del túnel como solución base por las razones siguientes:

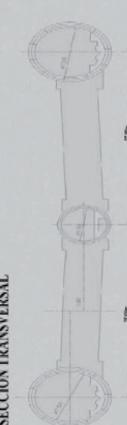
- Acceso garantizado a las técnicas de construcción;
- Ausencia de interferencia con la navegación marítima y de riesgos de colisión;
- Compatibilidad con la realización por fases en función de la evolución futura de los tráficos;
- Esquema financiero atractivo para su concesión al sector privado.



PERFIL LONGITUDINAL DEL TUNEL

Sección longitudinal: :

- Distancia entre las estaciones terminales: 42 km;
- Longitud total del túnel: 38,7 km;
- Longitud en túnel submarino: 27,7 km;
- Cobertura mínima en el punto más profundo: 120m;
- Pendiente: 25 a 30 ‰



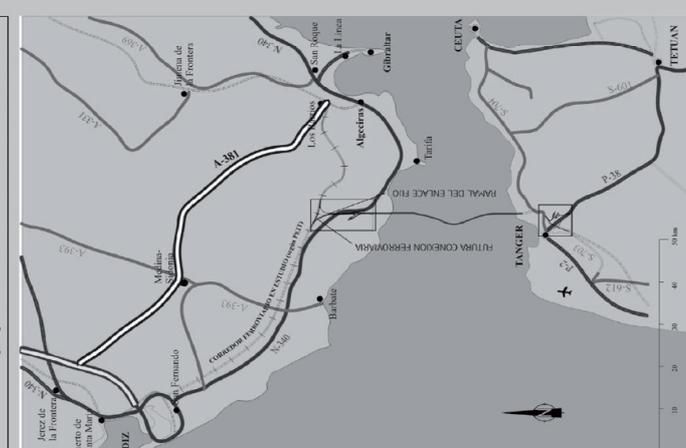
SECCION TRANSVERSAL

Sección transversal en la fase final:

- Dos galerías ferroviarias de vía única de 7,5 m de diámetro, y
- Una galería de servicio, seguridad precurada de 4,8 m de diámetro, centrada entre las dos galerías ferroviarias con comunicación con ellas a través de pasos transversales a intervalos regulares (cada 340 m)

OBRAS DE CONEXIÓN

El Enlace Fijo y las infraestructuras de conexión



Infraestructuras de conexión

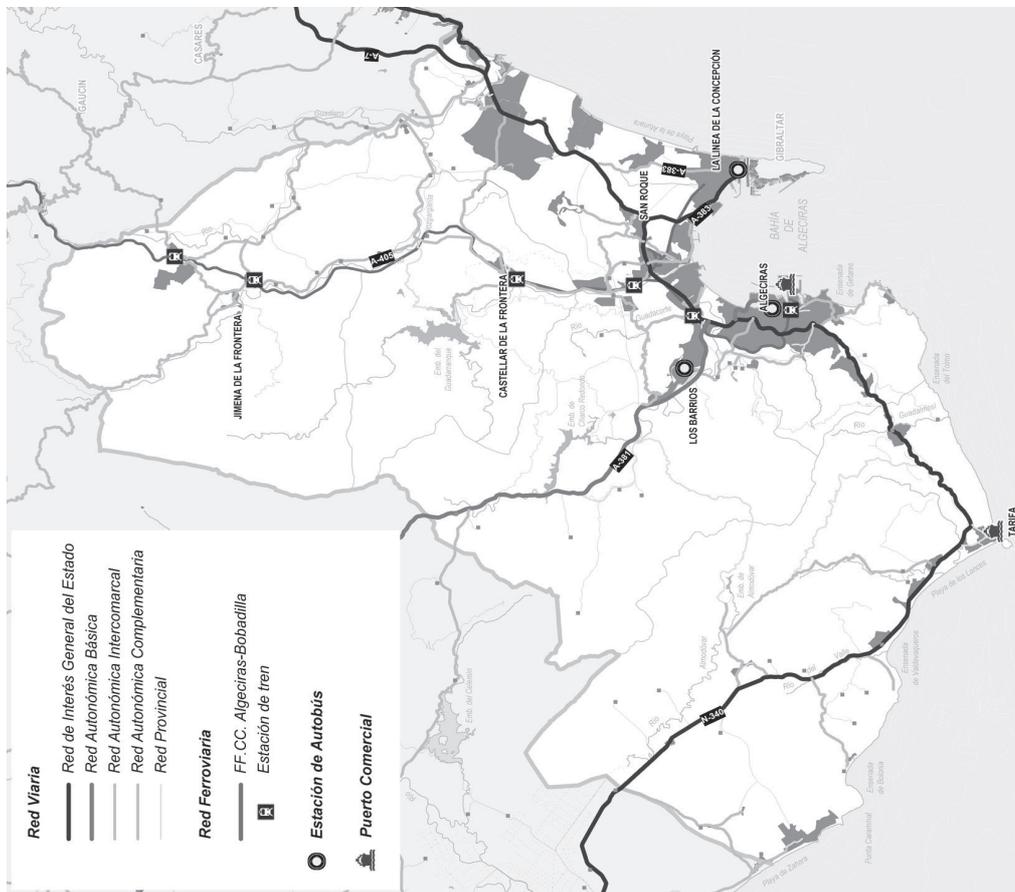
Conexión a la Terminal Norte

- Desdoblamiento de la carretera CN-340 entre Cádiz y Vejer (previsto en el PEIT);
- Desdoblamiento del tramo Vejer-Algeciras (previsto en función de la factibilidad del Enlace Fijo);
- Futura línea ferroviaria Cádiz-Algeciras (prevista en el PEIT);
- Ramal de Alta Velocidad Sevilla-Cádiz (previsto en el PEIT);
- Empalme de la Terminal Norte con la línea ferroviaria

Conexión a la Terminal Sur

- Empalme con la vía de circunvalación urbana prevista en el SDAU y la carretera Tánger-Tetuán:
 - Conexión por autovía con la autopista principal Tánger-Rabat;
 - Conexión a la red ferroviaria Tánger-Tánger-Med.

Fuente: www.secegsa.com.



RED DE TRANSPORTES

Accesos a las instalaciones portuarias

Puerto de Algeciras

- Acceso Norte, en servicio desde el año 1999, permite la conexión directa con el Muelle de Juan Carlos I (antiguo Muelle del Navío) a través de un puente de alta capacidad. No obstante, poco antes del enlace con la N-340 existe un tramo en falso túnel con un carril por sentido que restringe la capacidad del acceso.
- Acceso Sur, a través de un tramo urbano se accede a una glorieta distribuidora, desde la cual se continúa por la carretera convencional N-350, de una sola calzada y con una fuerte limitación de capacidad hasta su enlace con la N-340. En dirección a Tarifa, la N-340 es una carretera convencional con trazado sinuoso y fuertes pendientes, mientras que en dirección a Málaga se trata de la Ronda de Algeciras, con sección de autovía aunque próxima a la saturación en horas punta, sobre todo en las dos intersecciones a nivel semaforizadas próximas a la salida norte.

Campamento

- El acceso a las instalaciones portuarias de Campamento se realiza desde la N-340 a través de un ramal de doble calzada que en su tramo final se convierte en un tramo urbano denominado travesía de Campamento, cuya prolongación conecta las instalaciones portuarias de La Línea. Dicha travesía, que actualmente está colapsada, es un cuello de botella para la entrada y salida de vehículos pesados portuarios desde el citado ramal, lo que unido a los nuevos desarrollos de Campamento que la Autoridad Portuaria tiene previsto poner en servicio en 2007, hace necesario plantear una actuación que mejore las condiciones actuales de acceso.

Puerto de Tarifa

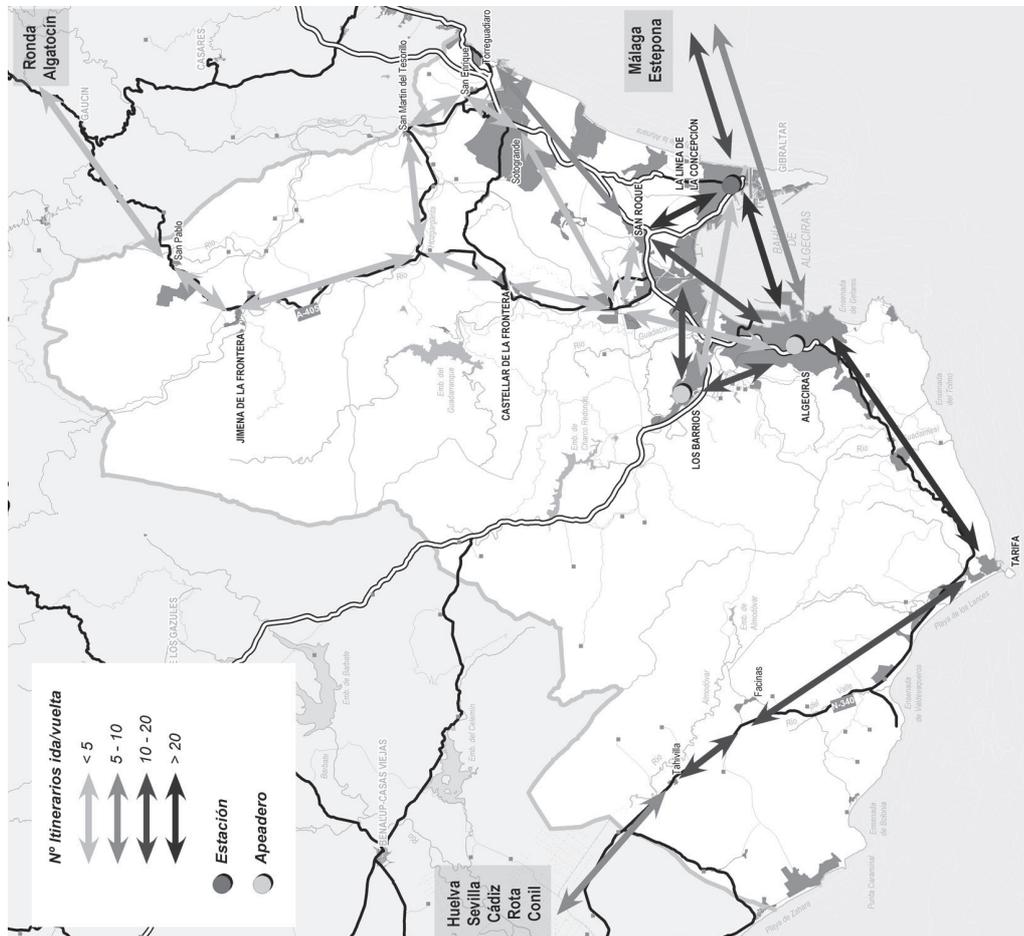
- Al puerto de Tarifa se accede mediante una trama urbana de calles estrechas y congestionadas, con fuerte inclinación del terreno, en dirección a la N-340. Este hecho dificulta la maniobrabilidad de los vehículos pesados en su tránsito hacia/desde Tarifa. Adicionalmente, las condiciones de accesibilidad impiden al puerto evacuar y recibir en condiciones mínimas de seguridad el tráfico generado por la Operación Paso del Estrecho, a pesar de estar habilitado como Frontera Schengen.

En cuanto al tráfico marítimo de contenedores, el complejo de la Bahía de Algeciras es el primer puerto español y líder en el mercado de transporte containerizado en el Mediterráneo. Mantiene un papel organizador en las relaciones transatlánticas, es el soporte de las relaciones Europa-África y cumple también como receptor de materias primas (carbón y petróleo principalmente) para producir energía y productos químicos derivados.

Por último, hay que contemplar que la posición del Campo de Gibraltar en la periferia peninsular, dotado de un gran nodo industrial y portuario con sólidas perspectivas de crecimiento y con un litoral en expansión, reúne condiciones para la futura implantación de un aeropuerto que se integre en la red de interés general.

Este aeropuerto se nutriría de la demanda de viajes europeos que relacionan la costa con diversos países emisores de turistas y residentes climáticos y de los viajes multipropósito relacionados con las funciones complejas de la aglomeración de Campo de Gibraltar. En los estudios iniciales efectuados se concluye que existe demanda de este tipo para alcanzar el millón y medio de pasajeros al año, lo que justificaría la inversión en una instalación de estas características, especializada en compañías de bajo coste y vuelos chárter.

Una de las posibilidades de contar con un aeropuerto que ejerciera estas funciones es el uso compartido del aeropuerto de Gibraltar, siendo preciso valorar con sumo cuidado esta opción por las dificultades de inserción territorial del mismo, los problemas ambientales en relación con los flujos migratorios de aves y la carencia de espacio para operaciones de aparatos en tierra e instalaciones anejas. Desde 2006 se utiliza de forma conjunta el aeropuerto civil del Peñón de Gibraltar, lo que ha permitido la existencia de vuelos regulares con Madrid y otras capitales europeas, y el uso del mismo por parte de compañías de bajo coste. Actualmente se desarrollan los trabajos de ampliación de este aeropuerto, uno de cuyos principales problemas es el sistema de acceso tanto desde el Peñón como desde La Línea de la Concepción. Se encuentran en estudio diversas alternativas para mejorar la fluidez de tráfico de vehículos y personas, teniendo en cuenta las características ambientales y urbanísticas de la zona.



TRANSPORTE PÚBLICO POR CARRETERA

6. La energía ha sido, y puede seguir siendo, un componente diferencial de este territorio

En el Campo de Gibraltar se localiza la mayor concentración regional de instalaciones relacionadas con la generación eléctrica y con el refinado de combustibles derivados del petróleo. Las antiguas centrales térmicas se están sustituyendo por centrales de ciclo combinado (gas). Además, se localizan en este ámbito algunos de los grandes consumidores de energía de la región (Acerinox, refinerías, celulosas,...) y la mayor concentración de líneas eléctricas de tensión superior a 66 kV. Esta densidad de red no está relacionada sólo con la complejidad de productores y consumidores, sino con la conexión de la red europea con África a través del Estrecho, lo que incide también en la multiplicidad de infraestructuras de transporte y distribución concentradas en el ámbito.

Añadiendo a lo anterior la limitación que supone, para los accesos a la zona, el carácter costero del territorio, el desarrollo de las infraestructuras es necesariamente complejo, presentando en la actualidad un entramado especialmente denso entre el arco industrial costero desde Algeciras a Campamento por el sur y hasta el nudo principal eléctrico de Pinar del Rey por el norte.

El modelo productivo basado en la energía procedente de combustibles fósiles (petróleo, gas y carbón) ha iniciado su sustitución progresiva por un nuevo modelo que se está configurando en la actualidad. En este nuevo modelo tienen un papel decisivo las energías renovables, los biocombustibles y los nuevos materiales. En cada uno de estos grandes componentes, el Campo de Gibraltar puede ejercer un papel productivo relevante y mantener, en este siglo, la presencia destacada en el conglomerado energético y derivados que tuvo en el siglo pasado.

Asimismo, hay que tener en cuenta que el Campo de Gibraltar es una zona pionera en el desarrollo e implantación de instalaciones de aprovechamiento de la energía eólica para su inclusión en la red general gracias a la extraordinaria calidad del recurso eólico. Actualmente existen 36 instalaciones productoras de energía eólica en el ámbito según el Registro del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio con una potencia total instalada de 581MW, el 96% de la cual se encuentra en el municipio de Tarifa. El desarrollo tecnológico de

la energía eólica en el ámbito está siendo muy relevante, tanto en producción como en I+D.

En energía solar, también se dispone, como en el resto de Andalucía de condiciones para el aprovechamiento energético y se están instalando en la zona industrias de producción de componentes para las instalaciones generadoras. Según el citado Registro del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio existen 128 instalaciones productoras, con una potencia total instalada de 12,65 MW de los que el 98% se sitúan en el municipio de San Roque.

Los recursos de biomasa son igualmente significativos y existe un potencial aún no desarrollado para producir energía eléctrica a partir de este recurso.

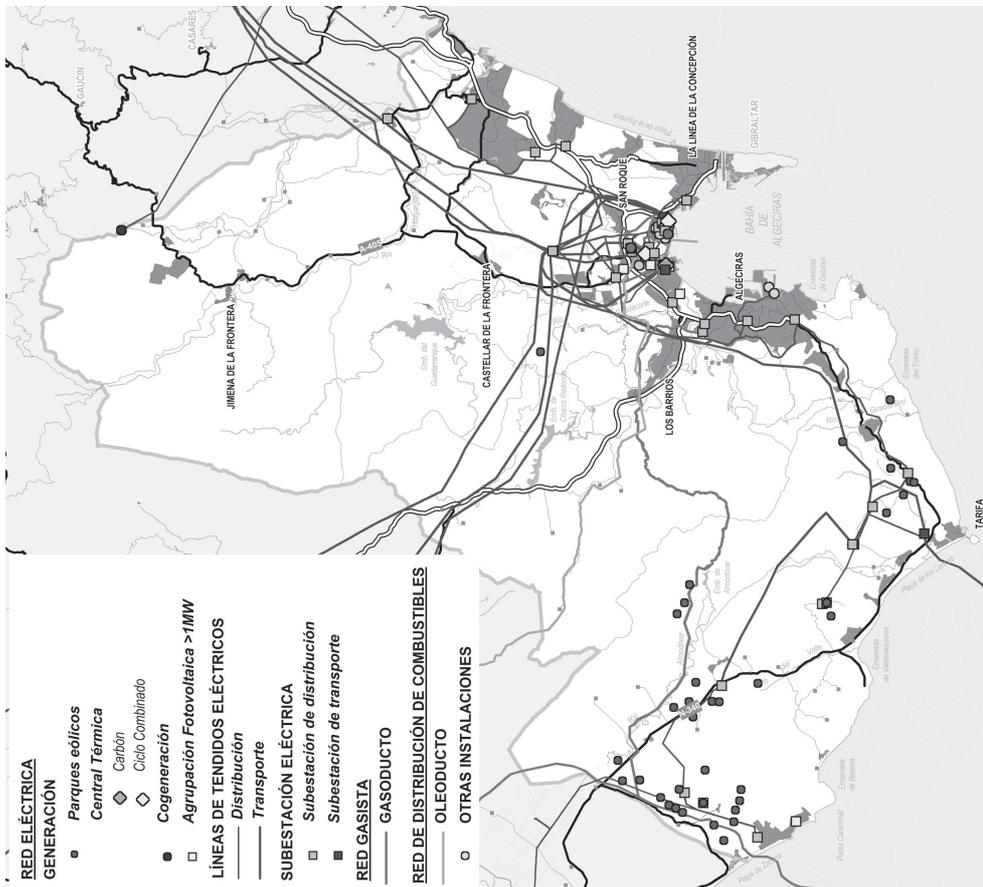
Por último, en relación con los biocombustibles hay que señalar que, en este caso, se reproduce la lógica de factores de localización de plantas industriales propia de los derivados del petróleo: zonas accesibles por vía marítima para la importación de grandes cantidades de materia prima (cereales y oleoginosas) para producir combustible con destino al mercado peninsular. En 2011 existen dos plantas en San Roque, una de producción de ETBE, con capacidad de 22 ktep/año, y otra de Biodiesel con capacidad de 180 ktep/año.

La provincia de Cádiz es, junto a la de Huelva, la provincia con mayor demanda energética de la Comunidad Autónoma, y en la que, además, se registra un mayor crecimiento tanto del consumo de derivados del petróleo como del consumo final de energía. La provincia de Cádiz consume el 20,15% del total de energía de Andalucía y tiene instalada el 46,5% de la potencia en régimen ordinario. En el ámbito se sitúan una Central Térmica (Los Barrios) y tres de ciclo combinado (San Roque, Campo de Gibraltar y Bahía de Algeciras).

Consumo energía eléctrica por sectores (Mwh/h). 2009

Municipio	Agric.	Industrial	Comercio /Servicios	Residen.	Admón./ Sv. Púb.	Resto	Total
Algeciras	114	5.830	153.564	148.914	43.296	4.127	355.845
Los Barrios	348	611.989	34.937	31.565	9.231	1.854	689.924
Castellar de la Frontera	4	274	1.497	3.535	9.815	8	15.133
Jimena de la Frontera	2.649	335	5.256	15.439	3.517	295	27.491
La Línea de la Concepción	579	7.759	45.634	77.828	19.348	1.546	152.694
San Roque	2.563	1.059.738	47.662	84.844	22.708	5.185	1.222.700
Tarifa	1.449	2.262	18.280	26.728	9.289	8.224	66.232
TOTAL	7.706	1.688.187	306.830	388.853	117.204	21.239	2.550.019
% sobre prov. Cádiz	9,7%	86,5%	32,4%	27,1%	23,2%	38,6%	50,8%

Fuentes IEA: Sevillana-Endesa (Endesa Distribución S.L.)



Instalaciones energéticas

Instalaciones de aprovechamiento energético:

1. Refinería de petróleo

La refinería de petróleo situada en San Roque, perteneciente al Grupo CEPSA, denominada "Gibraltar" (junto a la de Palos de la Frontera "La Rábida", las dos existentes en Andalucía) tiene una capacidad operativa de destilación de 12 millones de toneladas de crudo al año (frente a los 9, 5 de "La Rábida").

2. Generación eléctrica

Régimen ordinario:

- En Los Barrios se localiza una de las tres centrales térmicas que consumen carbón de Andalucía, con una potencia instalada de 568 MWe, que alimenta sus calderas con carbón de importación (siendo su procedencia principal Sudáfrica y Colombia).
- En San Roque se localizan tres centrales de ciclo combinado (datos REE 2009):
 - San Roque (consta de 2 grupos). Potencia total: 797 MWe.
 - Campo de Gibraltar (consta de 2 grupos). Potencia total: 781 MWe.
 - Bahía de Algeciras (consta de 1 grupo). Potencia total 821 MWe.

Régimen especial:

- De la potencia eléctrica instalada en parques eólicos de Andalucía, la mayor parte de ella está situada en Tarifa, existiendo otro parque de 24,6 MW en San Roque.
- De la potencia instalada en centrales solares, San Roque cuenta con 12.340 kw, lo que supone el 98% del total del ámbito en 2011.
- En potencia eléctrica instalada en centrales térmicas acogidas al régimen especial, también se localizan tres plantas de cogeneración a gas en el ámbito, que suman 115 MW de potencia instalada.

Instalaciones de transporte y distribución de energía:

3. Transporte y distribución de energía eléctrica

Líneas de alta tensión, de 400 kV (a África), y de 220 kV.

4. Transporte y distribución de gas natural

Gasoducto Magreb – Europa, cuyo primer tramo en suelo español conecta el Estrecho de Gibraltar con Córdoba, transportando el gas desde los yacimientos de Hassi R'Mel en Argelia. El gasoducto, desdoblado en dos tuberías, cruza el Estrecho de Gibraltar a 400 m de profundidad desde Tánger hasta Tarifa. Este tramo, que se conoce por el Gasoducto Al Andalus, tiene una longitud de 47 km. Ya en tierra el tubo se prolonga con el llamado gasoducto "Tarifa-Córdoba", que tiene una longitud total de 275 Km.

Del anterior gasoducto, parten otros dos, llamados "Gasoducto Campo de Gibraltar" y "Desdoble Gasoducto Campo de Gibraltar". Atravesan la provincia de Cádiz de occidente a oriente y llegan al Polígono Industrial de la Línea de la Concepción, al complejo petroquímico de Algeciras y a la Central Térmica de Algeciras. La longitud total de ambos gasoductos es de 97 km.

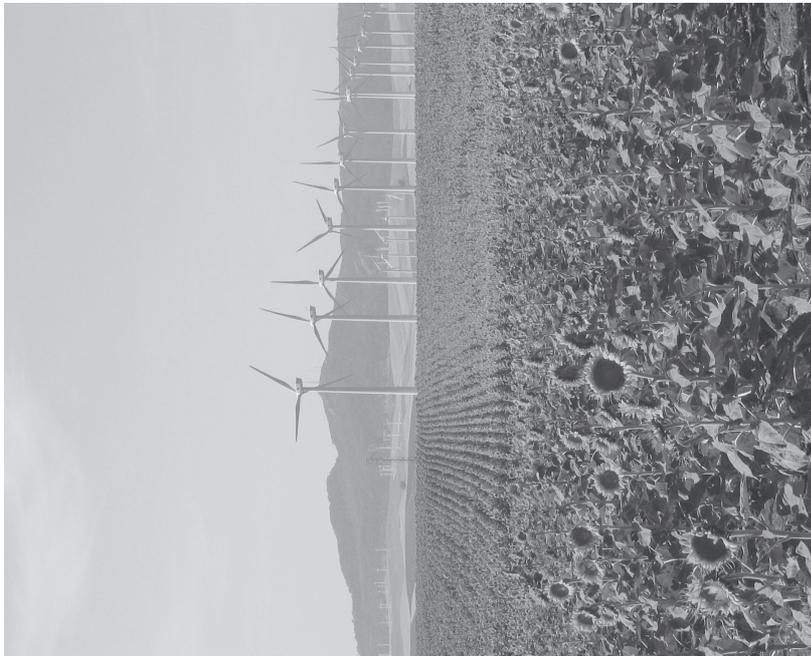
En cuanto a la red de distribución, cabe señalar que en el ámbito, hay un total de 89,3 km destinados a dotar de suministro a los términos municipales de Algeciras, Los Barrios, La Línea de la Concepción, San Roque y Tarifa.

Infraestructura de productos petrolíferos:

En cuanto a estas infraestructuras, dos de los nueve almacenamientos de productos petrolíferos que hay actualmente en Andalucía, están en esta zona: están situados en los términos municipales de San Roque y Algeciras, coincidiendo con los puertos existentes. Estos tienen una capacidad total de almacenamiento de 13.589 y 68.114 Toneladas, respectivamente. En el caso del de San Roque, el puerto recibe también carbón, destinado principalmente para la Central Térmica de Los Barrios.

De los oleoductos que atraviesan Andalucía, el denominado "Rota - Zaragoza", discurre por esta zona, más concretamente el tramo "Rota - San Roque", con una longitud total de 108 km.

Por último, en el término municipal de San Roque, existen también dos centros de almacenamientos de GLP, con una capacidad de almacenamiento de Butano de 8.670 m³ y de Propano de 5.852 m³.



Aerogeneradores (alrededores de Tahivilla)

7. El atractivo territorial del ámbito ha propiciado desarrollos residenciales y turísticos, siendo todavía insuficiente la valorización de los recursos turísticos

El Campo de Gibraltar cuenta con numerosos atractivos derivados de una posición privilegiada en el litoral atlántico y mediterráneo: su medio natural, su paisaje, su clima y su patrimonio histórico y cultural. Este hecho unido a los avances en la accesibilidad con el interior motivados por la puesta en servicio hace pocos años de la autovía A-381, y a las mejoras en la red viaria de conexión con la Costa del Sol, ha contribuido a dinamizar los procesos de crecimiento urbano en el ámbito.

En un escenario previsible de extensión de los procesos propios de la aglomeración urbana de la Bahía de Algeciras y, por tanto, de incremento de la movilidad, especialmente por motivo de trabajo y estudios, pero también para la adquisición de servicios y compras no cotidianas, se hace necesario mejorar la funcionalidad de las dotaciones actualmente existentes y prever las infraestructuras necesarias que permitan hacer frente a las demandas futuras.

Las tendencias de crecimiento en población y vivienda se expresan en una perspectiva municipal, si bien tienen innegables consecuencias supratocales que es preciso ordenar y canalizar. Las relaciones de tipo metropolitano crecen de día en día, tanto por el incremento de la movilidad general en los desplazamientos de corto y medio recorrido en la franja costera, como por la consolidación de la unidad funcional urbana del ámbito y la mutua implicación de decisiones y procesos que se registran entre municipios, a través de las redes comunes de servicios mancomunados y de las redes territoriales de infraestructuras.

De todos estos procesos, la expansión del suelo residencial en casi todos los municipios es la que genera mayores desequilibrios, pues a la demanda derivada del incremento de la población, asociada al desarrollo económico y social del ámbito, se suman las demandas de vivienda derivadas de la población estacional vacacional y de la inmigración de tipo rentista procedente de Europa occidental y de tipo laboral procedente principalmente de los países del norte y centro de África y de América Latina.

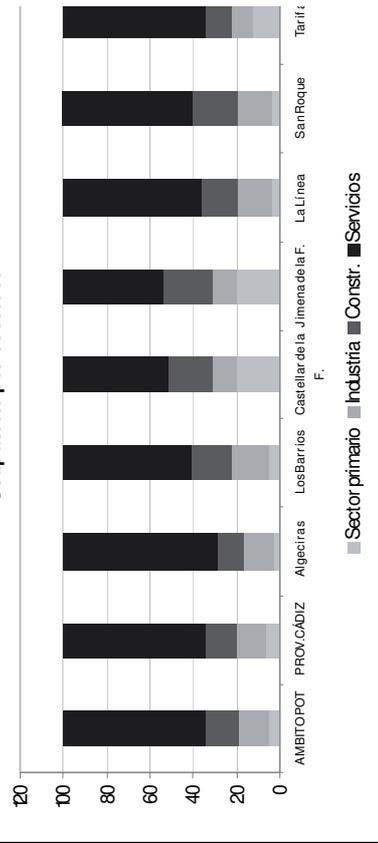
Por su parte, el arco de la Bahía está sometido a un proceso de colmatación urbana que agota el recurso territorial existente y que pone de manifiesto todas las insuficiencias de planificación y ordenación de la primera implantación de las grandes industrias en la costa y marismas vírgenes de la Bahía. El hecho urbano-portuario-industrial de la Bahía tiende a integrarse en un todo, con relaciones funcionales complejas y con procesos propios de una ciudad indiferenciada. Para responder adecuadamente a estas tendencias se requiere la dotación de elementos estructurantes que den soporte a la movilidad, así como reforzar las centralidades o establecer otras nuevas y la definición de los espacios libres metropolitanos que articulen y den calidad al conjunto.

Población extranjera y mercado laboral

Debido a la singular localización de la colonia británica de Gibraltar en la comarca destaca la proporción de residentes en el ámbito nacidos en el extranjero, especialmente británicos, aunque en los últimos años se ha equilibrado el porcentaje de ciudadanos procedentes de otras nacionalidades, especialmente africanos y americanos que ya suponen más del 40% del total de residentes extranjeros. La población extranjera residente en el periodo 2001-2008 se ha multiplicado casi por cuatro, pasando de 5.674 a 20.264 personas. Mientras en Algeciras la mitad de los extranjeros proceden de África, y representan más del 70% de los registrados en el ámbito, en el resto de los municipios es muy mayoritaria la procedencia europea.

En cuanto a las actividades económicas, los sectores industrial y de servicios, en el que se encuentran gran parte de los empleos vinculados a las grandes industrias y al transporte marítimo, representan al menos tres cuartas partes del mercado laboral, salvo en los dos municipios de interior, en los que las actividades primarias (agricultura, ganadería, caza y silvicultura) concentran aún a uno de cada cinco empleos.

Ocupación por sectores





Urbanizaciones en Atlántida

El crecimiento de la demanda de viviendas estacionales en el ámbito está asociado a dos fenómenos distintos. En la parte occidental del área (Tarifa), la explosión de la demanda de vivienda está fundamentada en cambios estructurales de gran calado en la organización del tiempo y en la movilidad, así como en el sistema de transportes. La disponibilidad generalizada de vehículos privados en la población española y el incremento de conectividad que proporciona el aeropuerto de Jerez de la Frontera y, en cierta forma, el de Gibraltar, ha convertido el Campo de Gibraltar en un territorio más accesible para las familias españolas y, de forma incipiente, para las europeas.

En la parte oriental, el fenómeno es de naturaleza especial y está asociado a una iniciativa empresarial iniciada hace treinta años: Sotogrande. Esta macrourbanización, de unas 800 hectáreas, acoge más de 1.000 viviendas de lujo y 871 plazas de hotel, con dotaciones de campos de golf, puerto deportivo, campos de polo, etc., del máximo nivel. La mayor parte de los propietarios de viviendas tienen un elevado nivel de renta, lo cual permite mantener un volumen de empleo muy significativo, aunque no sea ésta su vivienda principal. Las previsiones de viviendas tienen, en este caso, un componente de imitación del éxito empresarial, con la pretensión de reproducir el modelo Sotogrande incrementando su dimensión actual.

Los principales factores de incidencia territorial del crecimiento residencial no endógeno (es decir, segunda residencia, vivienda estacional y residentes climáticos) son los siguientes:

- El colectivo de usuarios de viviendas estacionales genera demandas de servicios públicos de carácter supramunicipal: administrativos, seguridad, salud, concentradas en el período estival, someten las infraestructuras territoriales (red viaria, agua y energía) a una tensión que genera saturación y congestión y presentan, en conjunto, un balance entre costes territoriales y ambientales, por un lado, y beneficios económicos y sociales, por otro, desfavorable.
- Los nuevos residentes (inmigrantes climáticos) generan demandas permanentes de estos mismos servicios, incrementadas de forma sensible en atención de salud, además de servicios sociales.
- La tipología de urbanización y vivienda predominante en estos colectivos es más demandante de agua que la correspondiente a la media de la población residente con trabajo. La práctica totalidad de las nuevas promo-

ciones inmobiliarias contemplan las diferentes tipologías de casa con parcela, que incrementan notablemente el consumo de agua.

- Vinculada a esta modalidad de urbanización y vivienda se registra un notable incremento del consumo de energía doméstica, superior para las tipologías de baja densidad, casa con parcela.
- El poblamiento disperso ha generado un fuerte impulso a la demanda de movilidad, difícilmente captable por transporte público. Esta demanda asociada al incremento del parque de vehículos en circulación, unos 163.000, provoca un notable aumento en la utilización de la red viaria, poniendo en riesgo sus niveles de servicio.
- Por último, es preciso tener en cuenta el fenómeno social y urbanístico asociado a una "ciudad sin empleo", en la cual una gran mayoría de la población (residentes climáticos) son personas mayores que no trabajan y los que lo hacen es en puestos de baja cualificación.

La oferta regular de alojamiento hotelero, esto es, hoteles, hoteles-apartamentos, hostales y pensiones, en el ámbito es de 8.612 plazas, correspondiendo cerca del 60% a hoteles de cuatro y cinco estrellas. A ellos se suman 6.151 plazas en apartamentos turísticos de distintas categorías: 196 plazas en casas rurales y 5.955 en campamentos turísticos. Tanto los apartamentos como los campamentos turísticos se localizan mayoritariamente en Tarifa.

Municipio	Oferta de alojamiento turístico 2011									
	Hoteles		Hostales		Casas Rurales		Campamentos de Turismo			
	Nº	Plazas	Nº	Plazas	Nº	Plazas	Nº	Plazas	Nº	Plazas
Algeciras	12	1.465	19	612	2	20	-	-	-	-
Los Barrios	6	901	2	61	-	-	-	-	-	-
Castellar de la F.	3	201	1	43	-	-	-	-	-	-
Jimena de la F.	3	80	6	120	15	117	1	250	-	-
La Línea de la C.	5	1.094	8	334	-	-	1	192	-	-
San Roque	7	819	18	550	2	21	1	1.143	-	-
Tarifa	22	1.608	33	724	3	38	7	4.370	-	-
TOTAL	58	6.168	87	2.444	22	196	10	5.955	-	-

Nota: Hoteles incluye Hotel y Hotel-apartamento. Hostales incluye Hostales y Pensiones.
Fuente: Registro de Turismo de Andalucía. Consejería de Turismo, Comercio y Deporte. Noviembre-2011.

Playas del Campo de Gibraltar enunciadas de oeste a este del ámbito						
Municipio	Denominación	Long. (m)	Ancho (m)	Grado ocupación	Grado urbanización	
Tarifa	Atlántera/Zahara de los Atunes/Cabo de la Plata	2.900	60	Medio	Semiurbana	
	Los Alemanes	1.500	50	Medio	Semiurbana	
	El Cañuelo	800	35	Bajo	Semiurbana	
	Balonia	3.800	70	Medio	Aislada	
	Valdevaqueros	4.050	120	Medio	Aislada	
	Los Lances Norte	4.600	120	Bajo	Aislada	
	Los Lances Sur	2.650	120	Medio	Semiurbana	
	Chica	400	28	Medio	Urbana	
	Cala Arenas	400	30	Bajo	Aislada	
	Getares/San García	1.500	40	Alto	Semiurbana	
	El Rinconcillo	2.550	40	Alto	Urbana	
Los Barrios	Palmones	750	30	Medio	Semiurbana	
San Roque	Guadarranque	600	40	Bajo	Semiurbana	
	Campamento/ Puente Mayorga	1.200	20	Medio	Semiurbana	
La Línea de la Concepción	Poniente	800	20	Medio	Urbana	
	Levante/Santa Bárbara	700	40	Alto	Urbana	
	La Atunara/Levante	2.200	30	Medio	Urbana	
	La Atunara	1.500	90	Medio	Aislada	
	El Burgo/Torrenueva	1.250	120	Bajo	Aislada	
	La Hacienda	4.300	90	Bajo	Aislada	
	La Alcaidesa	4.300	60	Bajo	Semiurbana	
San Roque	Torre carbonera/ El Balneario	1.350	50	Bajo	Aislada	
	Guadaluquitón	2.200	70	Bajo	Aislada	
	Sotagrande	2.250	35	Medio	Semiurbana	
	Torrequeadriero	1.300	30	Alto	Semiurbana	
	El Cabrero/Cala Taraje	900	35	Bajo	Aislada	

Fuente: Guía de Playas, Ministerio de Medio Ambiente.

Relación Población-Parque de viviendas

A partir de la década de los noventa, se inicia un importante crecimiento del parque de viviendas, muy superior al que se registra en las poblaciones del ámbito, asociado al auge de la actividad residencial, tanto de segunda residencia como de vivienda de temporada y que ha generado acusados desajustes en el ratio persona / vivienda. En el caso del municipio de San Roque, mientras la población mantiene un crecimiento anual (2001-02) del 1,7%, sólo las viviendas libres de nueva planta experimentan un incremento del 9,5% respecto al parque de viviendas existente. Como consecuencia, el sector de la construcción concentra un importante porcentaje del empleo, en torno a la cual se generan intensos flujos residencia – trabajo.

Evolución de la población y la vivienda 1991 – 2001.		
Municipio	% incremento viviendas	% incremento población
Algeciras	29,0	0,2
Los Barrios	37,0	29,8
Castellar de la F.	20,9	13,3
Jimena de la F.	22,5	2,6
La Línea de la C.	20,2	1,9
San Roque	20,9	10,4
Tarifa	62,0	8,0
TOTAL ÁMBITO	28,4	4,2
PROV. CÁDIZ	28,0	3,5

Fuente: INE. Censos de Población y Viviendas 1991 y 2001.

Movilidad por motivo laboral

Municipio	LUGAR DE TRABAJO / DESTINO									
	Algeciras	Los Barrios	Castellar F.	Jimena F.	La Línea C.	S. Roque	Tarifa	Jerez	Cádiz	Pr. Málaga
Algeciras	-	2.713	14	56	705	2.072	236	20	8	428
Los Barrios	1.157	-	14	40	246	693	26	0	10	154
Castellar de la F.	48	63	-	6	19	190	0	0	0	54
Jimena de la F.	132	85	19	-	54	341	0	5	16	347
La Línea de la C.	727	915	0	27	-	2.311	19	26	240	393
San Roque	407	599	16	21	718	-	13	5	6	265
Tarifa	475	59	17	0	57	83	-	6	8	45
TOTAL	2.946	4.434	80	150	1.799	5.690	294	62	288	1.666

Fuente: INE. Censos de Población y Viviendas, 2001.

Evolución de la población por núcleos, 2001 – 2008

Núcleo	Población 2008	% incremento
ALGECIRAS	114.206	10
El Pelayo	815	0
LOS BARRIOS	15.817	21
Ciudad Jardín	414	8
Cortijos	1.950	159
Puente Romano	160	5
Palmones	1.980	6
Guadacorte	1.108	73
CASTELLAR DE LA FRONTERA	2.824	24
Almoraima	96	-27
Castillo de Castellar	148	16
JIMENA DE LA FRONTERA	3.398	7
Los Angeles	1.814	22
San Martín del Tesorillo	2.701	13
San Pablo de Buceite	1.454	8
LA LINEA DE LA CONC.	60.527	3
La Hacienda	525	565
Santa Margarita	1.221	341
SAN ROQUE	10.709	9
Campamento	1.836	11
Carteya-Guadarranque	158	-4
Estación Férrrea	2.562	17
Guadaro	2.096	31
Pueblo Nuevo	1.320	47
Sotogrande	2.055	158
Puente Mayoraga	1.970	13
San Enrique	1.040	9
Taraguilla	2.959	13
Puerto Sotogrande	357	237
San Diego	60	150
Torreguardiario	1.30	51
TARIFA	13.215	13
El Almarchal	171	6
Betis (diseminado)	169	35
El Bujeo (diseminado)	375	39
El Cuartón	158	193
Las Cañuevas (diseminado)	82	-20
Cañada de La Jara (diseminado)	213	-12
Casas de Porro (diseminado)	66	35
La Costa (diseminado)	72	38
El Chaparral (diseminado)	143	24
Faínas	1.117	-2
La Herrumbrosa (diseminado)	107	19
Bolonia	139	17
El Lentiscal	150	40
Pedro Valiente (diseminado)	109	31
La Peña (diseminado)	315	89
Las Piñas (diseminado)	17	-26
El Pulido (diseminado)	37	-5
Tahivilla	417	-11
La Zarzuela (diseminado)	271	20
Los Zorrillos (diseminado)	15	-32
TOTAL ÁMBITO	255.638	11

Respecto a la provincia, el ámbito se sitúa en segundo lugar como destino, tras Bahía de Cádiz, en cuanto a número de turistas alojados.

La zona de Sotogrande concentra en torno a una de cada tres plazas hoteleras, y supone la oferta más consolidada, constituyendo el principal referente e imagen turística destacada en el mercado internacional.

El resto de la oferta hotelera se localiza a lo largo de los casi 30 kilómetros de costa del litoral atlántico, compuesta por aproximadamente 1.500 plazas, en establecimientos de 4 estrellas, caso de Atlántica, y de 1, 2 y 3 estrellas en torno a la N-340, asociada a los deportes náuticos.

En el interior, la actividad turística es aún incipiente, con el desarrollo de una oferta de alojamiento rural cualificada pero de escasa dimensión. El fomento del turismo rural se basa fundamentalmente en los espacios naturales, si bien el nivel de dotaciones y equipamientos de uso público en estos espacios resulta insuficiente y, con frecuencia, se ve saturado por una demanda cada vez más intensa. Se constata, por tanto, la necesidad de tratar con una especial atención a los mecanismos de protección del paisaje y del medio natural ante la implantación de nuevos usos turísticos sobre ese territorio, de forma que se permita su conocimiento y disfrute en base a un modelo sostenible.

La oferta de alojamiento se complementa con equipamientos de ocio, deportivos y recreativos, entre los que destacan los campos de golf, y otras prácticas deportivas como la hípica y la náutica. Esta oferta se concentra fundamentalmente en el municipio de San Roque, salvo en el caso de los deportes náuticos de viento, que constituyen una oferta específica de la que Tarifa es uno de los referentes europeos. Actualmente existen ocho campos de golf en la zona, uno en La Línea de la Concepción (La Alcaidesa) y siete en el municipio de San Roque, que suman un total de 108 hoyos. Sólo en la zona de Sotogrande se ubican cuatro, en su mayoría acompañados de otras ofertas de actividades, como la hípica, el polo y el tenis. La mayor parte de los campos de golf existentes están vinculados a urbanizaciones residenciales.



El modelo de desarrollo turístico predominante en gran parte del ámbito está basado, fundamentalmente, en la oferta vacacional y de golf (asociada al espacio turístico mediterráneo), cuyos recursos son, básicamente, la bondad del clima y el paisaje.

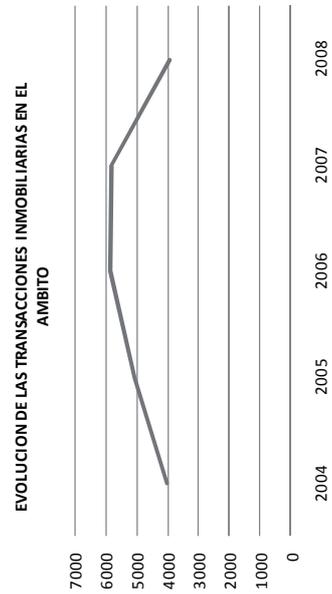
En los últimos años se ha producido un importante desarrollo de la oferta residencial, que ha favorecido el crecimiento del sector de la construcción e inmobiliario en los municipios de la Bahía.

Cuantitativamente, la proporción relativa entre plazas en viviendas de uso estacional y plazas hoteleras en el conjunto del ámbito subió de 7 al 8 entre 2001 y 2007. Sin embargo en 2008 y 2009, la crisis económica ha afectado especialmente a estos sectores, produciendo un retroceso y una paralización de las operaciones de promoción y compra-venta de todo tipo de viviendas.

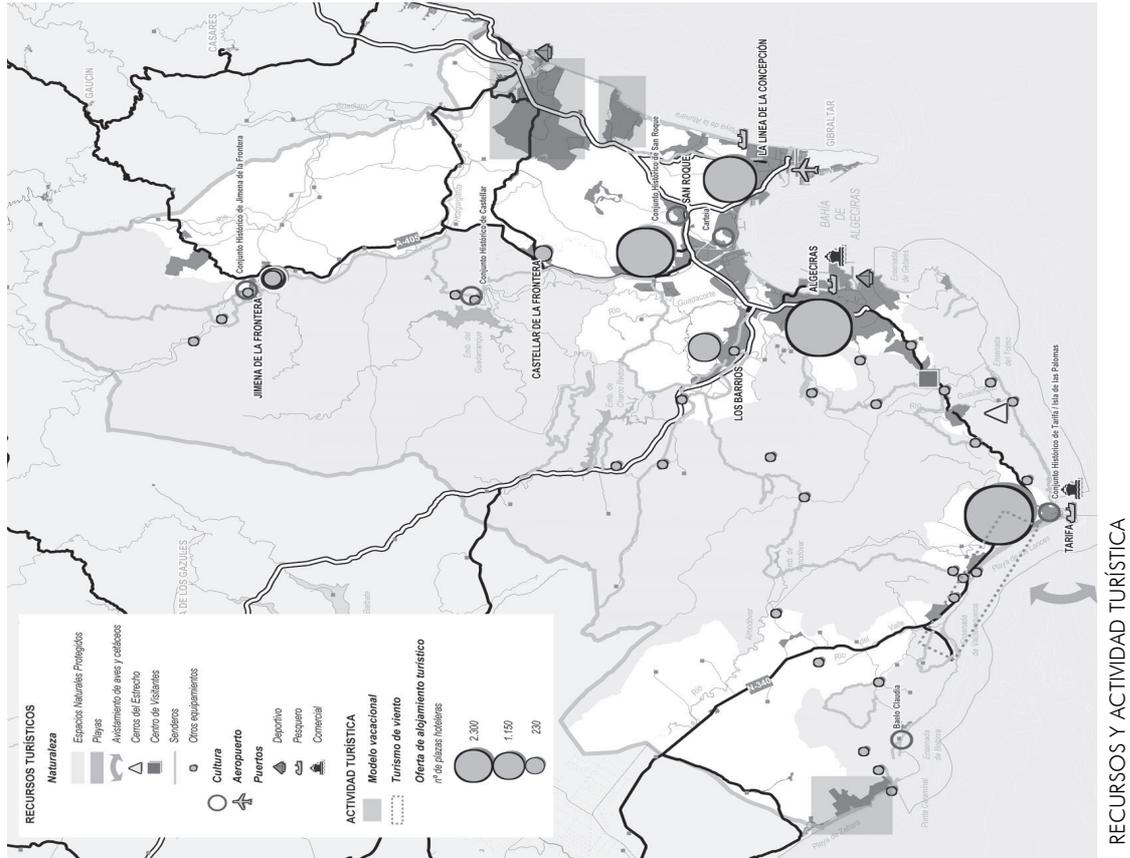
Este desequilibrio entre recursos potenciales y desarrollo del sector turístico, incide en la necesidad de promover las condiciones para favorecer la transición hacia un modelo turístico en el que se aprovechen los singulares recursos territoriales del Campo de Gibraltar mediante la consolidación de un tejido empresarial basado en establecimientos hoteleros y prestación de servicios al turismo que permita generar empleo de calidad y riqueza, a la vez que se respetan los valores intrínsecos y la identidad que singulariza este espacio.

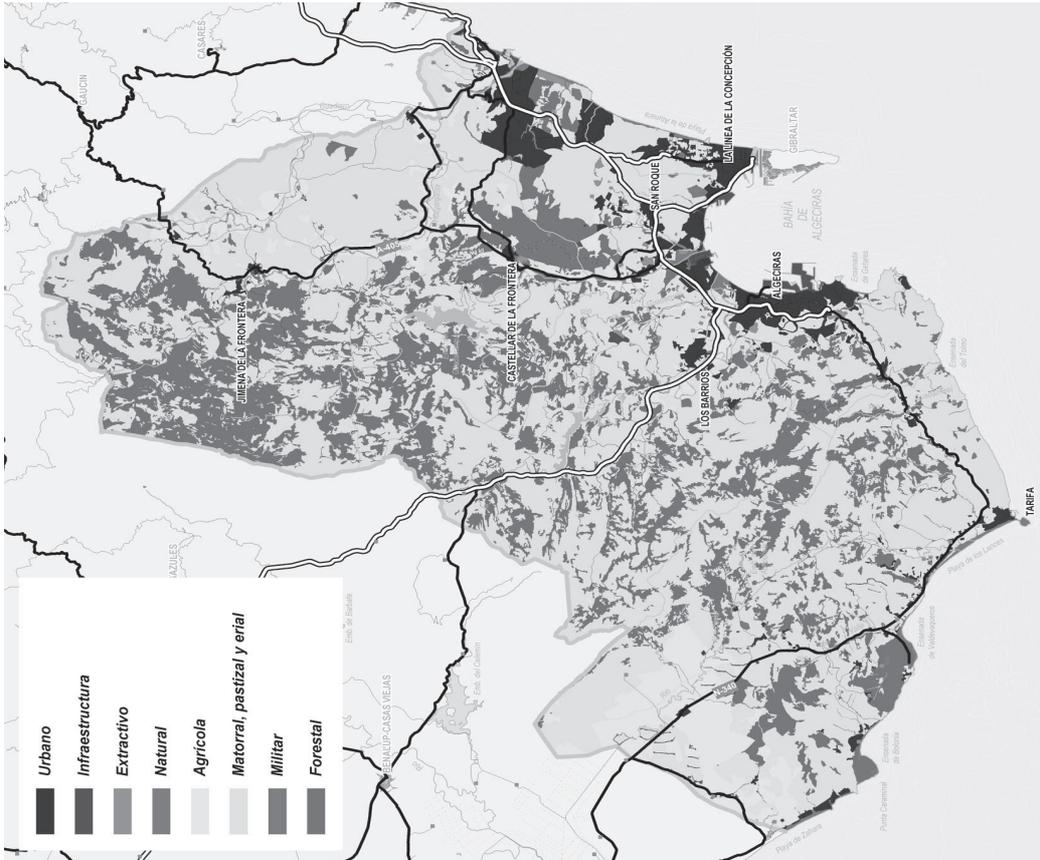


Hotel Cuatro Molinos, junto a la N-340. Tari-



Fuente: Ministerio de Vivienda. Registro de Transacciones inmobiliarias 2009





USOS DEL SUELO

Entre los instrumentos de planificación de la Consejería de Turismo, Comercio y Deporte, que pretenden incrementar el desarrollo socioeconómico y promover la calidad de los servicios, se encuentran la declaración de municipio turístico de Tarifa y las Iniciativas de Turismo Sostenible de Los Alcornocales (Alcalá de los Gazules, los Barrios, Benalup-Casas Viejas, Castellar de la Frontera, Jimena de la Frontera, Medina Sidonia, Paterna de Rivera, San José del Valle y Tarifa), y dos fiestas de Interés Turístico en Algeciras y Los Barrios.

8. Contraste entre un litoral muy urbanizado y un gran espacio interior donde predominan los usos primarios, forestales y agrícolas

Los usos forestales se registran en las sierras a alturas superiores a los 100-200 m., donde el monte aparece denso y casi continuo, sólo interrumpido por los crestones de arenisca y por formaciones de matorral que son la consecuencia de un dilatado proceso histórico en el que diferentes modelos culturales y económicos han vivido y transformado el entorno, de acuerdo con sus necesidades y aprovechamientos particulares.

Las emergencias rocosas de la sierra contrastan con el manto verde del entorno de bosques mediterráneos, donde el alcornoque es la especie mayoritaria, en tanto que el quejigo y el acebuche, siempre mezclados con el alcornoque, llegan a alcanzar cierta representación en umbrías y zonas más húmedas. Localmente, también se reconocen áreas repobladas con coníferas que hoy desempeñan una función protectora y ambiental.

La importancia ecológica de las masas de alcornoque, frecuentemente adeshadas, radica en su configuración y permanencia como un ecosistema funcional, debido al uso correcto de sus recursos. Toda la sierra presenta un elevado interés ecológico derivado de su alta diversidad biótica, su continuidad territorial y la presencia de especies botánicas y faunísticas singulares.

En cuanto a los aprovechamientos agropecuarios, dado el carácter agreste de las tierras con fuertes limitaciones físicas a la actividad agraria, en su mayor parte se sustentan en el manejo tradicional de los recursos ganaderos y forestales y en la explotación intensiva de los suelos fértiles de las vegas del Almodóvar, Guadarranque y Guaditiro.

Los usos agropecuarios presentan una distribución en mosaico en la que los distintos aprovechamientos permanecen de manera integrada y sostenible, creando paisajes diversos caracterizados por la sucesión en el espacio de formas acolinadas, pastizales abiertos y despejados con pies o bosquetes aislados, espacios adhesados, matorrales y reducidos forestales en laderas de mayor pendiente, generando un mosaico integrado de agricultura, ganadería y montes con notables valores de diversidad biológica y paisajística.

El aprovechamiento característico es el ganadero de pastizales y cultivos herbáceos de secano con rotaciones largas; secundariamente, todavía mantiene cierta vigencia el uso múltiple del monte (cinagético, maderas y leñas, corcho, y otros productos forestales). La ganadería se basa en especies de vacuno domésticas, fundamentalmente variedades autóctonas adaptadas a condiciones locales. Actualmente esta realidad ha entrado en crisis, en correspondencia con los procesos de declive del medio rural, y el uso pecuario se ha reorientado hacia la producción intensiva, abandonando gradualmente el manejo extensivo y los aprovechamientos de pastos.

Zonas Regables		
Tipo	Denominación	Superficie (ha)
Público	Guadarranque-Palmones	1.631,00
	Riegos Hozgarganta	846,00
	San Martín del Tesorillo	1.009,19
	Zona Intermedia Guadiaro	947,31
	San Pablo Buceite	494,48
	Zona Baja Genal	354,55
	Subtotal	5.282,53
Privado	Río Almodóvar	1.696,00
	Otros	82,00
	Subtotal	1.778,00
TOTAL		7.060,53

Fuente: Consejería de Agricultura, 2006 y Mapa de Usos del Suelo, 2005.

En las vegas fluviales los usos agrícolas han evolucionado hacia fórmulas más intensivas y estables, impulsadas por la puesta en regadío y por las iniciativas de las medianas y pequeñas explotaciones, si bien no con la repercusión de otros ámbitos dada la escasez de tierras con buena aptitud agrobiológica.



Matorrales y pastizales en el entorno del río Hozgarganta (Castellar de la Frontera)

Las zonas regables, en su mayoría públicas, se implantan sobre las vegas bajas de los ríos Almodóvar, Palmones, Guadarranque, Hozgarganta y Guadiaro, desempeñando un papel importante en la diversificación de la economía rural, en la generación de empleo y renta municipal, en su estructura territorial y en su paisaje. Estos suelos productivos de vega coinciden con las mejores condiciones agrológicas para los cultivos, relieves llanos, disponibilidad de agua, fertilidad de los suelos, cercanía a los núcleos urbanos y por ende a la población, etc. El algodón es el herbáceo más cultivado, y entre los leñosos destacan los cítricos, además de haber entrado recientemente los cultivos subtropicales. Se pueden diferenciar:

- **Vegas del Guadiaro-Hozgarganta:** Constituye el espacio más intensivo del ámbito que ha experimentado una importante evolución hacia una especialización productiva fundamentalmente de cítricos, y cuyo potencial aún no está suficientemente explotado.
- **Vegas centrales del Palmones-Guadarranque:** La extensión del regadío ha estado protagonizada por la actuación de la administración al declararlas zonas regables de interés nacional, si bien no se han logrado los resultados esperados y, en síntesis, padecen los efectos de la descoordinación con otras políticas de incidencia territorial y de los procesos de urbanización. La convivencia de regadíos intensivos con pastos regados y cultivos de bajos rendimientos ejemplifica la compleja realidad de las vegas sometidas, sobre todo en los tramos inferiores y colindantes con zonas urbanas, a una tensión notable y creciente.
- **Vega del Almodóvar:** Riegos privados, donde la persistencia de pastizales entre los campos de cultivos definen una situación donde todavía se infrautilizan los recursos existentes.

Usos del suelo

Los usos principales del Campo de Gibraltar se caracterizan por una coexistencia con escasa interferencia entre dos tipos de utilización del territorio: el tradicional en el interior y el industrial y urbano en la costa. Superficialmente predominan los esquemas de utilización primaria: el forestal en las sierras y la ganadería tradicional sobre lomas y colinas (82%), y la agricultura de regadíos en las vegas de los principales ríos (8%).

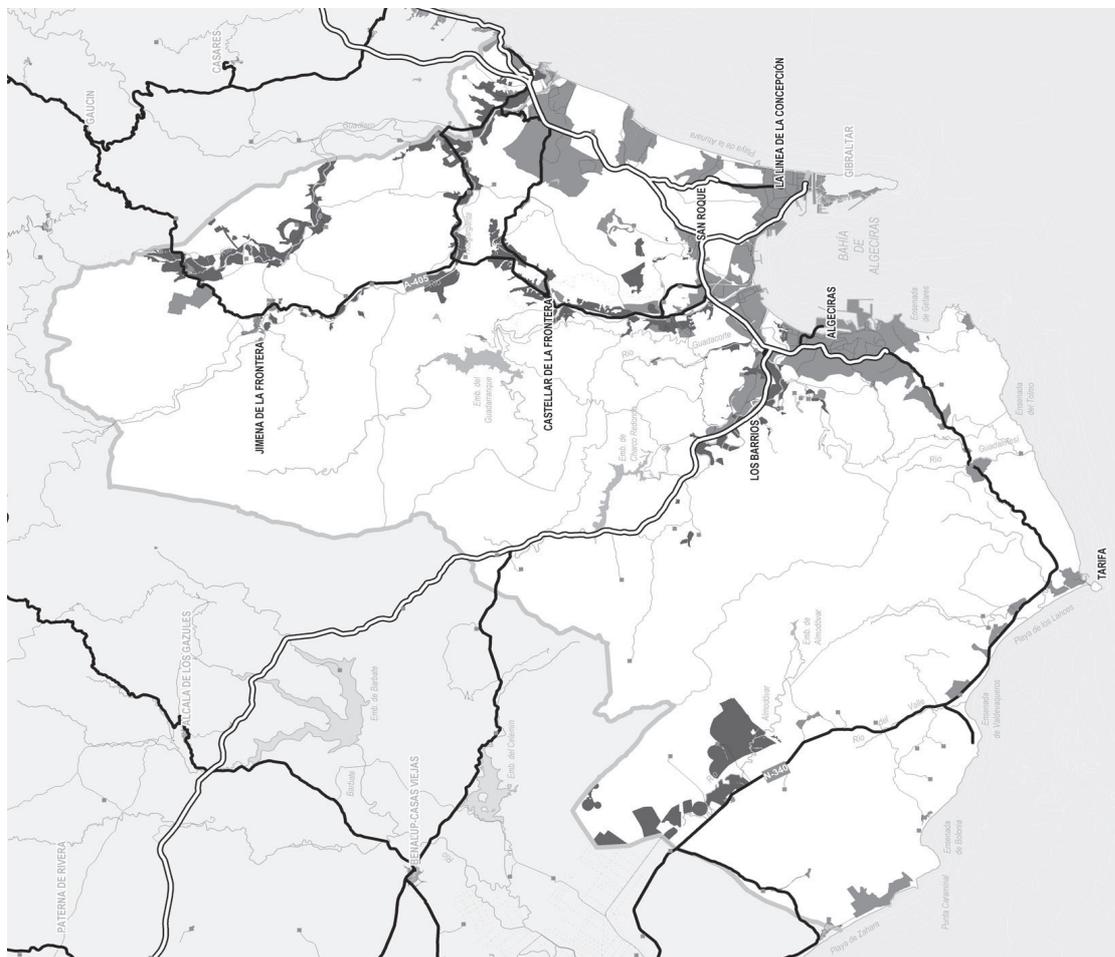
Con menor representación territorial, pero con gran proyección pública, el arco de la Bahía de Algeciras constituye un continuo poblacional – industrial – portuario, de unos 24 km de longitud que alberga más de 230.200 habitantes, junto a implantaciones industriales y centrales de generación eléctrica, e instalaciones portuarias. Todo ello supone la ocupación del suelo del frente de la Bahía con un fondo variable de 1 a 3 km, afectando por tanto a más de 50 km².

Finalmente, los usos residenciales y turísticos han registrado un importante crecimiento en los últimos años, especialmente en el sector mediterráneo del ámbito. En el sector occidental, el uso militar va cediendo espacios en paralelo a la obsolescencia de los sistemas de defensa costera.

Distribución de los usos en el territorio

Uso	Superficie		Subuso	Superficie	
	Ha	%		Ha	%
Forestal y ganadero	125.743	82,2	Monte denso	24.041	15,7
			Monte adeshado	14.241	9,3
			Matorral	44.241	29,3
			Pasizal	40.831	26,5
Natural	2.837	1,9	Roquedo y suelo desnudo	2.039	1,3
			Riberas	2.144	1,4
			Playas, dunas, arenales...	533	0,3
			Marisma	160	0,1
Agrícola	12.585	8,2	Cultivos en regadío	5.933	3,9
			Cultivos en secano	6.652	4,3
			Ería	533	0,3
			Militar	258	0,2
Otros usos	11.789	7,7	Canteras, vertederos y escombreras	520	0,3
			Equipamientos	315	0,2
			Infraestructuras	2.816	1,8
			Industrial	880	0,6
			Urbanizado Residencial	4.059	2,7
			Urbanizado Residencial de baja densidad	2.408	1,6
TOTAL	152.954	100,0		152.954	100,0

Fuente: Mapa de Usos del Suelo (2005). Escala 1:10.000.



ZONAS REGABLES

Junto a estos, se han identificado otro conjunto de espacios que presentan valores ambientales y paisajísticos que se describen con detalle a continuación.

9. El Campo de Gibraltar presenta valiosos recursos naturales, paisajísticos y culturales que aportan una fuerte identidad y un gran potencial de uso turístico-recreativo

En este capítulo se describen los interesantes recursos territoriales que alberga el Campo de Gibraltar que dotan a este espacio de una fuerte personalidad e identidad propia, así como de un importante potencial de desarrollo turístico y de uso público.

▪ Un patrimonio natural singular asociado a su posición geoestratégica

El Campo de Gibraltar cuenta con un patrimonio natural muy rico y diverso que goza además de una fuerte singularidad, asociada principalmente a la confluencia de dos ecotonos de escala regional (atlántico-mediterráneo y entre continentes Europa-Africa). En su configuración es relevante tanto la presencia de elementos de elevado valor natural (entre los que destacan las extensas y bien conservadas masas de alcornoques o la franja litoral en la que confluyen ecosistemas diversos), como las relaciones ecológicas e interacciones entre éstos.

Esta concentración de espacios de elevado valor natural, se refleja en la extensa superficie (cerca del 60% del total) adscrita a alguna figura de Espacio Natural Protegido por la legislación ambiental: los Parques Naturales de Los Alcornoques y del Estrecho, ambos declarados Reserva de la Biosfera; los Parques Naturales de las Marismas del río Palmones, Estuario del río Guadiaro y Playa de los Lances; el Monumento Natural de las Dunas de Bolonia; y los Lugares de Interés Comunitario (LIC) de los Ríos Guadiaro y Hozgarganta, Río de la Jara, Búnker del Santuario de la Luz y Búnker del Tufillo; así como tres zonas marítimas recientemente incorporadas a esta última categoría (Estrecho Oriental, Fondos marinos de Marismas del Río Palmones y Fondos Marinos Estuario del Río Guadiaro).

Denominación	Espacios Naturales Protegidos	
	Figura	Municipios (en el ámbito)
Los Alcornoques	Parque Natural ZEPA y LIC	Algeciras, Castellar de la Frontera, Jimena de la Frontera, Los Barrios y Tarifa
El Estrecho	Parque Natural ZEPA y LIC	Algeciras y Tarifa
Playa de los Lances	Paraje Natural	Tarifa
Marismas del río Palmones	Paraje Natural ZEPA y LIC	Algeciras y Los Barrios
Estuario del río Guadiaro	Paraje Natural ZEPA y LIC	San Roque
Duna de Bolonia	Monumento Natural	Tarifa
Ríos Guadiaro y Hozgarganta	LIC	Castellar de la Frontera y Jimena de la Frontera
Río de la Jara	LIC	Tarifa
Búnker del Santuario de la Luz	LIC	Tarifa
Búnker del Tufillo	LIC	Tarifa
Estrecho oriental	LIC	Zona marítima
Fondos marinos Marismas del Río Palmones	LIC	Zona marítima
Fondos marinos Estuario del río Guadiaro	LIC	Zona marítima
Fuente: Consejería de Medio Ambiente, 2008.		
NOTAS:		
- El Parque Natural de los Alcornoques tiene una superficie total de 167.767 ha, afectando fuera del ámbito a los municipios de: Alcalá de los Gazules, Algar, Arcos de la Frontera, Benalup-Casas Viejas, Benacoz, El Bosque, Jerez de la Frontera, Medina-Sidonia, Prado del Rey, San José del Valle, Ubrique y Cortes de la Frontera.		
- El Parque Natural del Estrecho ocupa 18.931 hectáreas, de las cuales 9.247 ha son marinas.		
- El LIC Ríos Guadiaro y Hozgarganta tiene una superficie total de 50 ha, afectando fuera del ámbito al municipio de Casares (Málaga).		
Sup. (ha)		
79.600		
9.684		
226		
58		
27		
13		
37		
6		
3		
0,1		
23.641,8		
88,3		
107,27		

A) Criterio de valoración ambiental:

▪ **Alcornocal de Castellar de la Frontera-Pinar del Rey-Alcaidesa**

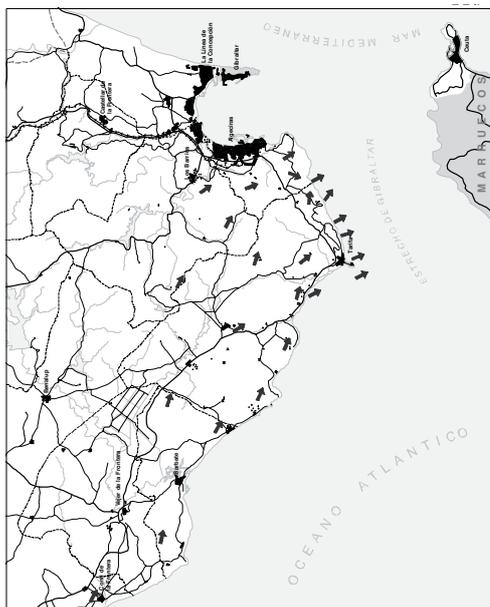
Se trata de una gran mancha forestal de más de 2.000 hectáreas que se localiza al SE del núcleo urbano de Castellar de la Frontera, formando parte tanto del mencionado término municipal como del vecino San Roque.



Alcornocal al este de Castellar de la Frontera

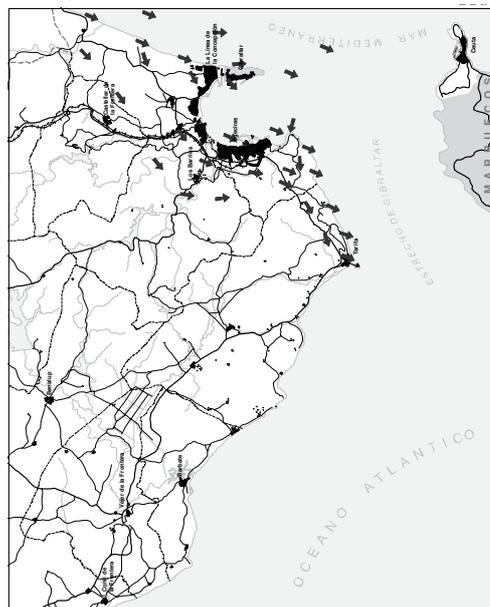
Básicamente se trata de un alcornocal en buen estado de conservación donde están presentes otras formaciones vegetales autóctonas como acebuchales y bosques de ribera y que en su zona suroriental se entremezcla con el también extenso pinar de pino piñonero conocido como Pinar del Rey, en el cual aparecen las especies forestales típicas del bosque mediterráneo, y que destaca como lugar de ocio y esparcimiento de todo el Campo de Gibraltar, fomentándose desde el ayuntamiento de San Roque su declaración como Parque Periurbano. La mancha conecta con las formaciones vegetales existentes en la Sierra del Arca.

Esquema de trazado del movimiento de las aves migratorias planeadoras



Adaptado de Ferraris (1980): "La migración de las aves en el Estrecho de Gibraltar"

Soplando vientos de levante



Adaptado de Ferraris (1980): "La migración de las aves en el Estrecho de Gibraltar"

Soplando vientos de poniente

Adaptado de F. Ferraris (1980): "La migración de las aves en el Estrecho de Gibraltar"

▪ **Lagunas de Tarifa y Los Derramaderos**

Estas lagunas, actualmente secas, formaban parte del complejo endorreico de la Janda, uno de los humedales más importantes de la Península Ibérica. Su relevancia en la recuperación del funcionamiento del sistema endorreico de la zona es destacable, además de constituir áreas importantes en la invernada de aves.

Los humedales están deslindados, pertenecen al Dominio Público hidráulico y están explotados en régimen de concesión.

▪ **Entre-ríos**

Al N del río Hozgarganta antes de su confluencia con el Guadiaro se localiza un espacio ganadero tradicional caracterizado por la alternancia de lomas y colinas cubiertas por un mosaico de acebuches, matorral mediterráneo y pastizal. Son formaciones que constituyen hábitats naturales de interés, con estructura más abierta que las existentes en el PN de Los Alcornocales, que funcionan como áreas de campeo y alimentación de las grandes rapaces y como lugar de asentamiento temporal de especies migratorias.

▪ **Cauces y riberas de los principales ríos del ámbito**

El Plan identifica como zonas especialmente vulnerables, que suman valores naturales y paisajísticos los cauces y riberas de los principales ríos del ámbito (Palmones, Guadarranque, Guadalquivir y Guadiaro), en los cuales se reconoce, a su vez, una clara vocación de uso público y de articulación territorial del espacio metropolitano en el caso de los dos primeros, que desembocan en el arco de la Bahía.

B) Criterio de valoración paisajística:

En lo que respecta a los enclaves de interés paisajístico y su valor identitario asociado, el Plan identifica determinadas áreas o elementos secuenciales o puntuales de referencia en la configuración de los paisajes del ámbito:

En la configuración estructural de las referencias paisajísticas del arco de la Bahía destaca en su extremo más meridional la ensenada de Getares-punta Carnero, el Peñón de Gibraltar que actúa de hito paisajístico en gran parte del ámbito y la Sierra Carbonera.

▪ **Alcornocal costero de Guadalquivir**

Gran formación forestal natural localizada al sur de la urbanización Sotogrande, en el municipio de San Roque, con una superficie aproximada de 500 hectáreas. Es una zona de elevado interés ecológico y singularidad, al tratarse de uno de los pocos alcornocales costeros de la península.

Está formado por alcornoques, algarrobos, acebuches, coscoja, acompañándolos existe un importante sotobosque con una amplia variedad. Incluye formaciones riparias en la desembocadura del Guadalquivir y cordones arenosos dunares que mantienen comunidades vegetales de interés, catalogadas como hábitats de interés comunitario, aunque en algunos puntos afectadas por las extracciones de áridos.

Este alcornocal presenta un estado de conservación muy aceptable, a pesar de la existencia de zonas aclaradas en el mismo, así como un estrato arbustivo bien desarrollado.

▪ **Sistema litoral de Diente Borondo**

Situado junto a Guadalquivir, es otro de los escasos ejemplos de bosque mediterráneo costero (acebuches, pinos piñoneros y alcornoques), en el que destacan por su valor ambiental las zonas dunares con alcornoques y monte bajo, que se adentran casi en el mar, junto a otras áreas de pinar y eucaliptal que presentan menor interés. Posee un elevado valor ecológico y arqueológico.

▪ **El Valle del Santuario y entorno del río del Valle**

Se trata de un espacio alomado dominado por el sistema agrario de tipo tradicional que alcanza una especial significación como zona de sedimentación y asentamiento temporal de especies de aves migratorias (especialmente en su flujo migratorio con vientos predominantes de levante). Su ubicación entre el PN del Estrecho, localizado al sur, y el PN de Los Alcornocales al norte, le confiere además a este eje un valor adicional como área de esponjamiento y de transición, sirviendo de corredor ecológico entre los dos espacios naturales.

En un segundo nivel de relevancia, se encuentran las Sierras del Arca y Almenara, que proporcionan el referente visual de las poblaciones de La Línea y San Roque.



Sierra del Arca desde Sierra Carbonera

■ **Sierra Carbonera**

Se trata de una sierra costera de unas 750 hectáreas, con orientación N-S, alrededor de 300 m de cota máxima sobre el nivel del mar y cuya ladera occidental pertenece al municipio de San Roque y la oriental a La Línea de la Concepción. La sierra parece tener un uso exclusivamente ganadero, no existiendo formaciones arbóreas, aunque en la ladera occidental crece un matorral denso de lentisco, palmitos, jaras, aulagas, térguenes, brezos, etc. Destaca como elemento de referencia paisajística y por sus impresionantes vistas hacia el Peñón de Gibraltar, la Bahía de Algeciras, San Roque, Guadarranque, etc.

■ **Sierra del Arca**

Esta sierra, con orientación SE-NW, de unas 600 hectáreas y 250 m de cota máxima, se enclava íntegramente en el municipio de San Roque, y tiene uso ganadero, siendo escasas las masas arboladas, si bien en la parte norte pueden hablarse de formaciones boscosas de cierto interés (manchas de eucaliptos, de pinos piñoneros, de acebuches y de alcornoques). La zona cuenta, además, con importantes cuevas con pinturas rupestres, como es el caso de la cueva de la Horadada, declarada BIC. Si bien de menor protagonismo que la anterior, también cuenta con buenas vistas tanto hacia la Bahía de Algeciras como hacia la costa mediterránea. Desde el punto de vista ambiental, representa la continuidad del alcornocal-pinar que llega hasta Castellar de la Frontera y permite la conectividad de éste y el espacio litoral libre de Portichuelos.

■ **Sierra Almenara**

Mancha de mediana extensión (140 ha) que se corresponde con la parte más alta de la Sierra de la Almenara, sobre todo con la vertiente norte, incluida íntegramente en el término municipal de San Roque, coronando las actuaciones urbanísticas en el denominado Nuevo Guadiaro. La zona está densamente forestada con bosques de acebuches y alcornoques con un tupido estrato arbustivo, de enredaderas y otras especies típicas de la etapa climática del alcornocal mediterráneo. Desde el Cerro Casillón se puede avistar la desembocadura del Río Guadiaro, así como de Sierra Crestellina y Sierra Bermeja. Es una zona muy bien conservada que destaca entre la proliferación urbanística y los terrenos más llanos que conforman la vega del Río Guadiaro.

- Divisoria visual, líneas de cumbres y crestas que definen los principales horizontes visuales del ámbito.
- Hitos paisajísticos, conformados por lugares puntuales con una exposición visual relevante, ya que se sitúan en una posición elevada sobre su entorno (vértices, cerros, puertos), a los que en ocasiones se suma la presencia de elementos patrimoniales y culturales con impronta en el paisaje (torres vigías, faros, etc). Cumplen a menudo además una función de mirador sobre las magníficas vistas panorámicas del ámbito.

- **Un diverso patrimonio cultural con gran potencial de uso público y como recurso turístico**

El patrimonio histórico del Campo de Gibraltar representa un importante recurso turístico-territorial, dada su diversidad y riqueza y como reflejo de la identidad histórica de la zona.

En el Catálogo General de Patrimonio Histórico Andaluz (CGPHA) figuran 93 Bienes de Interés Cultural (BIC) y 276 elementos de interés arqueológico, arquitectónico y/o etnológico declarados o incoados, a los que habría que añadir numerosos restos de edificaciones o construcciones que muestran las diferentes culturas y modos del aprovechamiento del territorio, muchos de ellos incorporados en los catálogos de bienes de interés de los documentos de planificación.

Así, los conjuntos históricos de los núcleos de Jimena de la Frontera, San Roque, Tarifa y Castillo de Castellar; los yacimientos de Carteia y Baelo Claudia; el sistema defensivo, formado por castillos, fortalezas medievales, torres costeras y bunkers; las cuevas y abrigos con representaciones rupestres; y demás bienes incluidos en el CGPHA, y por tanto sometidos a un régimen de protección por la normativa sectorial, deben ser potenciados como recursos turísticos en el desarrollo del ámbito.

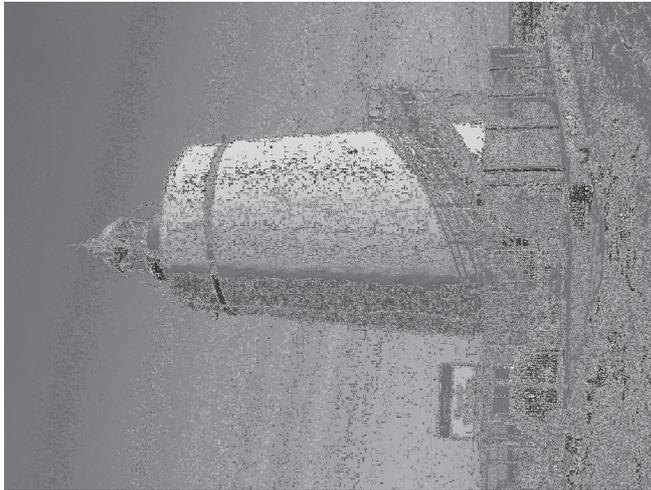
Especial mención merece el conjunto arqueológico de Baelo Claudia (Monumento Histórico Nacional), elemento de notable interés histórico y cultural por varias razones: su privilegiado emplazamiento, su estado de conservación, sus dimensiones, las posibilidades que ofrece para la investigación de estructuras urbanas y productivas antiguas, y su potencial turístico, así como también el yacimiento arqueológico de Carteia. Próximo a éste se localiza el yacimiento fenicio del Cerro del Prado.

Junto a estos bienes protegidos, existen otros posibles elementos de interés cultural, con potencialidad para promover el desarrollo turístico del ámbito. Estos son los casos de la Isla de Tarifa o de las Palomas de interés tanto ambiental como cultural, y especialmente de carácter paisajístico y emblemático por su posición en el medio marino del Estrecho, y de los numerosos restos arqueológicos subacuáticos en el medio marino del Estrecho.

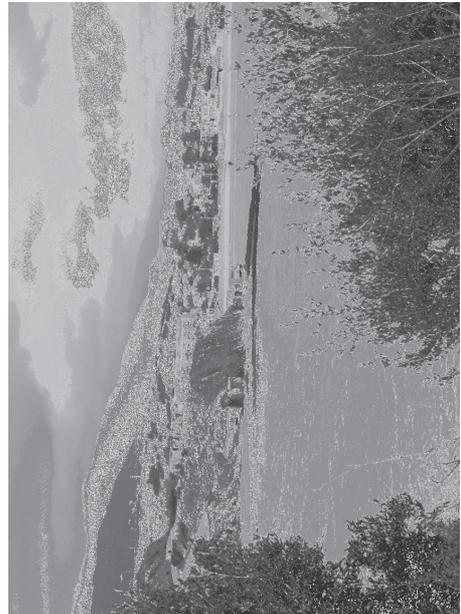


Conjunto Arqueológico de Baelo Claudia

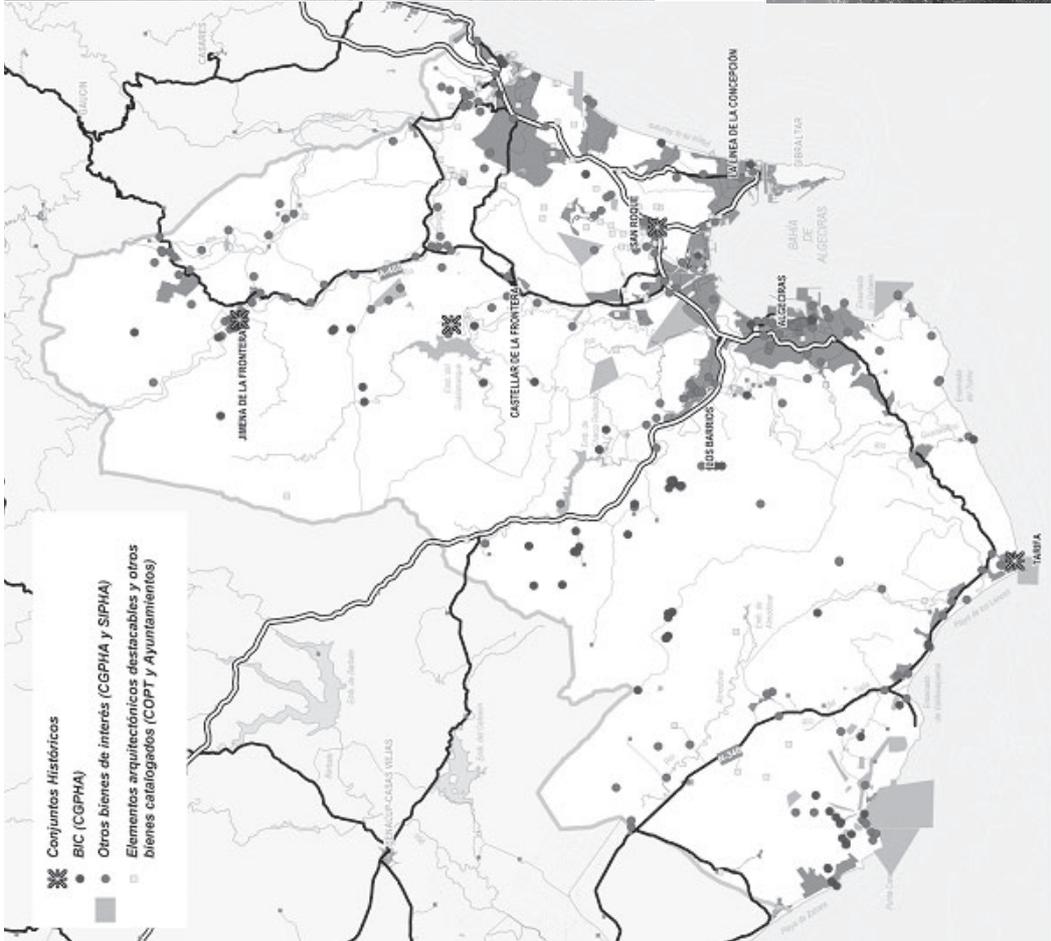
Las edificaciones rurales constituyen, asimismo, un patrimonio de interés para el reconocimiento de la identidad del ámbito. Entre estas edificaciones destacan los corrijos, sobre todo los de secano, con mayor presencia de dependencias señoriales, aunque también son interesantes los dedicados a la ganadería o los que combinan el secano con la caza y la explotación forestal, dada la abundancia de formaciones forestales en el ámbito. Junto a los corrijos se singularizan los molinos hidráulicos, estructuras que constituyen auténticos testimonios de adaptación al territorio y de respuesta arquitectónica a tan alta especificidad funcional (destacan el Molino de Miraflores, y el del Rayo, ambos en el término de Tarifa), así como otras construcciones singulares como los faros y sobretudo los bunkers, que aparecen repartidos por todo el litoral y constituyen un conjunto defensivo de relevancia territorial por su elevado número y su situación estratégica.



Faro de Carbonera (Punta Mala. San Roque)



Bunker en la Ensenada de Getares



10. La abundancia de recursos hídricos permite abastecer las diferentes demandas

Según el Decreto 357/2009 de 20 de octubre que delimita las demarcaciones hidrográficas de las Cuenclas intracomunitarias de Andalucía, la planificación y gestión de los recursos hídricos dentro del ámbito corresponde a las demarcaciones hidrográficas de las Cuenclas Mediterráneas Andaluzas (DHCMA, antigua Cuencla Sur) y Guadalete-Barbate (DHGB), siendo esta última minoritaria y coincidente con su extremo occidental.

El Plan Hidrológico actualmente vigente fue aprobado cuando no había tenido lugar todavía la transferencia de la gestión de la Cuencla Sur desde la Administración General del Estado a la Junta de Andalucía (enero 2005), si bien se están desarrollando en la actualidad los trabajos de una nueva planificación hidrográfica de acuerdo con las directrices de la Directiva Marco del Agua.

Mediante la reciente Resolución de 21 de mayo de 2010 de la DG de Planificación y Participación de la Agencia Andaluza del Agua, se anuncia la apertura del periodo de consulta pública de los documentos "Propuesta de proyecto de Planificación Hidrológica e Informes de Sostenibilidad Ambiental correspondientes a las Demarcaciones Hidrográficas de las cuencas andaluzas intracomunitarias". Este nuevo proceso de planificación hidrográfica profundiza en la información y participación pública, por lo que ha sido posible consultar y tener en consideración tanto una información más exhaustiva sobre los recursos hídricos del ámbito, como sus propuestas y determinaciones.

Según esta fuente, el ámbito se adscribe al Sistema Barbate de la DHGB (Tarifa) y, principalmente, al Sistema I (Serranía de Ronda) de la DHCMA, e integra los siguientes subsistemas de manera total o parcial:

- Subsistema I-1. Cuenclas de los ríos Guadarranque y Palmones.
- Subsistema I-2. Cuencla del río Guadiaro.

Atendiendo a la citada documentación sobre ambas cuencas de reciente publicación, en el ámbito se dispone de los recursos reflejados en la tabla.

Estimación de recursos hídricos disponibles (hm ³ /año)				
Sistema / Subsistema	Subterráneos	Superficiales	Total*	
I – 1 Cuenclas Guadarranque y Palmones	1,83	56,76	59,28	
I – 2 Cuencla Guadiaro	14,18	75,44	89,87	
Sistema Barbate MaSb Barbate y Embalse de Almodóvar	9,56-9,69	8,81-9,44	18,4-19	
TOTAL	25,6	141,3	167	

Fuente: Agencia Andaluza del Agua (2010)
 * NOTA: Se han incluido también los recursos procedentes de reutilización, si bien son poco significativos sobre el conjunto (0,69 y 0,25), conceptualmente es importante realizar esta precisión.

En el subsistema I-1, el volumen más importante procede de las aguas superficiales reguladas (embalses de Guadarranque y Charco Redondo), mientras que en el I-2 presentan mayor magnitud los recursos superficiales fluyentes (Guadiaro). Esta abundancia de recursos determina la existencia de la transferencia externa de recursos a la Demarcación Guadalete-Barbate a través del trasvase Guadiaro-Majaceite (del orden de 56 Hm³/año). En el Sistema Barbate, las aportaciones globales (de un orden de magnitud muy inferior) están equilibradas en su origen superficial (embalse de Almodóvar) y subterráneo (MASb Barbate).

La situación de la red hidrográfica superficial es, en general, buena. Se presentan algunas deficiencias cuantitativas en la salida de embalses y presas de derivación, por lo que se han asignado caudales ecológicos en los embalses de Charco Redondo, Guadarranque y Almodóvar, así como en el Bajo Guadiaro (S. Pablo de Buceite, DHCMA I.2), que son considerados como una reserva más que como una demanda más del sistema. Desde el punto de vista cualitativo, se identifica la incidencia de los vertidos de Castellar sobre la calidad del agua en el Medio/Bajo Guadarranque, así como de algunas urbanizaciones en el Bajo Palmones.

La información disponible sobre las Masas de Agua Subterránea en el ámbito ofrece un diagnóstico de gran vulnerabilidad de la MaSb Barbate (tanto cuantitativa como cualitativamente, ya que presenta indicios de intrusión marina). Respecto a las dos MaSb de la DHCMA (060.047Guadiaro-Genal-Hozgargante y 060.049 Guadarranque-Palmones), la primera presenta un mal estado cuantitativo y químico, a causa de la contaminación por nitratos de origen agrario e indicios de sobreexplotación, mientras que la segunda,

presenta buen estado cuantitativo pero su calidad está degradada por la existencia de vertidos de origen residual urbano e industrial.

Las demandas actuales de agua en el Campo de Gibraltar (DHCMA, I1 y I2) presentan una distribución general entre el abastecimiento urbano (en torno a 40 hm³), los usos agrícolas (33 hm³) y las demandas industriales (19 hm³)². El balance hídrico, considerando este esquema de demandas principales, los recursos hídricos disponibles y las transferencias externas, se salda en estas subunidades con un ajustado equilibrio.

En el caso de la DHGB (Sistema Barbate), destaca la demanda agrícola³, con una escasa representación en el ámbito. En un segundo nivel se encuentra el abastecimiento a Tarifa (2,27 hm³), con recursos que provienen tanto del embalse de Almodóvar, como de captaciones subterráneas. En la nueva planificación hidrológica se propone la reserva de 5 hm³ en dicho embalse para asegurar el abastecimiento a las poblaciones de Tarifa, Véjer-Barbate y Benalup en épocas de sequía.

■ Sistema de regulación

El sistema de regulación comprende dos grandes embalses (Guadarranque y Charco Redondo) en DHCMA y el embalse de Almodóvar en la DHGB, de menor capacidad de regulación (abastecimiento a la población de Tarifa).

A pesar de presentar una situación general aceptable, con la incorporación al sistema del municipio de Jimena de la Frontera y la prevista de los riegos de la cuenca media y baja del Guadiaro, se plantean determinadas actuaciones de mejora de las infraestructuras de regulación consideradas necesarias para hacer frente a la demanda prevista a medio-largo plazo: el recrecimiento del embalse de Guadarranque, su interconexión con el de Charco Redondo y nuevos depósitos reguladores.

² La demanda total industrial supera ligeramente los 19 hm³, de los cuales 18,92 no están conectados a la red (denominadas "singulares", un 84% del total de la Demarcación) y proceden de aguas reguladas por el sistema Guadarranque-Palmones.

³ UDA Barbate, que se abastece de los embalses Celemin, Barbate, fuera del ámbito, y Almodóvar, así como de aguas subterráneas.

■ Abastecimiento urbano

El sistema de abastecimiento en el ámbito se completa con una captación al río Guadiaro y diversas captaciones hidrogeológicas, todas ellas consideradas de carácter estratégico.

De esta manera, las infraestructuras básicas que definen el abastecimiento al Campo de Gibraltar la integran los grandes embalses de Guadarranque y Charco Redondo; dos trasvases de agua a Charco Redondo: La Hoya (8,6 hm³/año) y Valdeinfierno (11,6 hm³/año); tres grandes depósitos de regulación general del sistema, el depósito regulador de Charco Redondo, así como varios depósitos de cabecera. A ellas se suman las captaciones hidrogeológicas del Pinar del Rey y las superficiales de la Viñuela (río Guadiaro).

Existen también abastecimientos independientes del sistema descrito: Tarifa (cabecera, pedanías y urbanizaciones costeras), que se nutre de los manantiales de la Sierra de Ojén, embalse de Almodóvar y algunas captaciones subterráneas; y Sotogrande, que cuenta con los recursos complementarios de dos embalses privados destinados al riego y al abastecimiento. Además, varios municipios disponen de recursos alternativos y/o complementarios a los de la Mancomunidad, que son utilizados preferentemente en invierno-primavera o para abastecer ciertos usos o sectores urbanos.

En 2001 se firmó un Convenio de Colaboración entre la Confederación Hidrográfica del Sur y la Mancomunidad de Municipios del Campo de Gibraltar (MMCG) por el cual se trasladó a esta última el sistema de tratamiento y abastecimiento de agua potable en alta. El organismo de cuenca sigue manteniendo la explotación del sistema de regulación y el abastecimiento de agua bruta, el cual incluye los regadíos y algunas industrias, y también sirve para el eventual suministro a Ceuta desde Buque Tanque.

La sociedad Aguas y Residuos del Campo de Gibraltar, S.A. (ARCGISA)⁴ es la encargada de la explotación y conservación de las instalaciones del servicio de agua en alta que ostenta la MMCG, contando con las instalaciones que

⁴ Antigua "Iniciativas y Desarrollo del Campo de Gibraltar, S.A.", que a finales del 2007 cambió su denominación.

fueron transferidas por la Confederación y con otras nuevas cuya inversión ha sido asumida por la propia Mancomunidad.

El sistema de tratamiento y distribución de agua en alta presta servicio a Algeciras, La Línea de la Concepción, Los Barrios, San Roque, Castellar de la Frontera y, más recientemente, Jimena de la Frontera. El proceso de potabilización se centra en dos plantas de tratamiento:

- ETAP El Cañuelo (localizada en el municipio de Los Barrios), donde se trata el agua para los cuatro municipios mayores, es decir, Algeciras, La Línea, San Roque y Los Barrios, y desde la que parten dos conducciones de gran diámetro y doble ramal, con una longitud total de aproximadamente 40 kilómetros, que discurren de este a oeste de la Bahía, dando suministro a las principales poblaciones e industrias del Campo de Gibraltar.
- ETAP Arenillas (ubicada en el municipio de Castellar de la Frontera), ya construida y pendiente de su puesta en marcha, que servirá a los municipios interiores (Castellar y Jimena de la Frontera).

El volumen de agua suministrada en alta durante el año 2007 se sitúa en torno a los 39 hm³/año⁵, de los cuales 24 hm³ son destinados al abastecimiento urbano y 14 hm³ a los usuarios industriales instalados en la Bahía, entre los que destacan, en función del consumo de agua, Refinería Gibraltar e Interquisa. Las pérdidas para ese mismo año superan el 31%, algo elevadas si se considera como referencia ideal un nivel de rendimiento de la red del 75%, es decir, unas pérdidas del 25%.

Dicha sociedad presta, asimismo, los servicios relacionados con la distribución de agua potable en baja (servicio domiciliario), red de alcantarillado, tratamiento de aguas residuales y obras relacionadas con infraestructuras hidráulicas. Los problemas de antigüedad o mal estado de las principales conducciones generales de suministro de la Bahía, gran parte de las cuales proceden del Plan Guadarranque desarrollado en los años 60, y la necesidad de una adecuada valoración sobre los recursos disponibles y las nuevas demandas generadas, especialmente intensas en el extremo noroccidental del ámbito,

constituyen los principales factores en torno a la planificación y gestión de las infraestructuras y servicios hidráulicos de abastecimiento.

En este sentido, está prevista la remodelación de las conducciones de suministro de agua potable en alta a las poblaciones de la Bahía, consistiendo el proyecto en la construcción de unos 20 kilómetros de tuberías que sustituirán a las mencionadas conducciones de los años 60. Y existe un proyecto de "Impulsión, depósito de regulación y conducción de agua para riego urbano de la Zona Norte de San Roque", cuyo objetivo es hacer frente a los riegos de zonas ajardinadas y campos de golf en la zona de Sotogrande, la de mayor desarrollo turístico del ámbito, mediante la remodelación de la estación de bombeo de Arenillas y de la impulsión de parte de esa estación, y la construcción de un depósito regulador de 25.000 metros cúbicos y de una conducción de agua bruta para riego de urbanizaciones y golf.

En el caso de Tarifa, gestionado por una empresa privada, se dispone de dos ETAPs (Tarifa y El Cuartón), no detectándose problemas de regulación o disponibilidad de recursos, puesto que las previsiones de crecimiento del municipio se acompañan de las actuaciones necesarias para garantizar el abastecimiento de agua potable, aunque se puede incrementar la calidad del servicio público con algunas mejoras en la gestión. Una situación diferente se encuentra en la zona turística de Zahara-Atlántica (Barbate-Tarifa), que se abastece de pozos y sondeos hidrogeológicos pertenecientes al sistema acuífero de Barbate, de gran vulnerabilidad.

▪ El sistema de saneamiento

El sistema de saneamiento presenta una situación complicada, en la que, ante la carencia de planificación, se dieron respuestas puntuales con infraestructuras de escasa dimensión, algunas de ellas obsoletas y desbordadas en capacidad. También se han estado realizando vertidos tanto a ríos como al mar, fundamentalmente de origen urbano puesto que la mayor parte de las industrias disponen de sistemas de depuración, como ha sido el caso de la ciudad de Algeciras antes de la construcción de la EDAR de Isla Verde.

No obstante estas condiciones iniciales, la situación está cambiando en la actualidad debido a las mejoras que la MMCG está llevando a cabo para conseguir un correcto funcionamiento de las EDARs. Así, se han realizado o iniciado planes de actuación en las depuradoras de "San Roque", "San Enrique"

⁵ Datos de ARCGISA.

conducir las aguas desde Los Barrios, Guadacorte y Palmones hasta la EDAR de Guadarranque será necesario construir nuevos colectores.

Estado del sistema de saneamiento y propuestas		
Municipio / Núcleo	Actual	Previsto
Algeciras	EDAR Isla Verde (incluye terciario)	
Los Barrios	EDAR Los Barrios (capacidad insuficiente) con emisario al río Palmones EDAR Guadacorte con emisario al río Guadarranque	Colector Los Barrios - nueva EDAR Guadarranque Colector Guadacorte - Palmones - nueva EDAR Guadarranque
San Roque	EDAR San Roque (desbordada) Colector Campamento - Puente Mayorga - La Línea - EDAR La Línea	Nueva EDAR Guadarranque (terciario)
Guadario	4 depuradoras, 2 obsoletas (San Enrique y Guadario, que se desbordan en verano) con emisarios al río Palmones y al mar San Martín del Tesorillo sin depuración	Nueva EDAR Guadalquivir (terciario), con nuevos colectores desde San Martín del Tesorillo (incorporando Barrameda Secadero)
La Línea de la C.	EDAR Alcaidesa (terciario) EDAR La Línea (secundario) Emisario submarino	EDAR La Línea (terciario)
Castellar de la F.	EDAR Castellar de la Frontera EDAR Castillo de Castellar Almoraima sin depuración	Nueva EDAR en Castellar de la Frontera (localizada sobre la existente), con capacidad para acoger aguas residuales de Almoraima
Jimena de la F.	EDAR Jimena de la Frontera (recoge las aguas residuales de Los Angeles) EDAR San Pablo de Buceite	Remodelación EDAR Jimena
Tarifa	EDAR Tarifa (sólo primario) con emisario al mar EDAR Facinas	Nueva EDAR en Tarifa Nueva EDAR en Bolonia (incluye terciario) Nueva EDAR en Atlanterra Nueva EDAR en El Cuartón

Fuente: Mancomunidad de Municipios del Campo de Gibraltar. Octubre 2008 / mayo 2009.

Por último, está previsto que la nueva EDAR de Isla Verde (tratamiento terciario) reciba las aguas residuales de la ciudad de Algeciras.

También se prevé centralizar la depuración de la zona de Guadario, para lo cual se procederá a la construcción de una nueva EDAR (tratamiento terciario)

(en el municipio de San Roque), "Los Barrios" y "Guadacorte" (en el término de Los Barrios) y "Jimena de la Frontera", y un estudio específico de la EDAR "Guadario" (San Roque) para conocer su situación actual y sus deficiencias. También se efectúan las determinaciones analíticas de calidad de agua y se realiza la valorización de los lodos a través de su utilización en la fertilización de suelos. Por último, se está realizando una analítica periódica del vertido para conocer cuál es la situación y a partir de ahí proponer acciones de mejora.

Las propuestas planteadas por la Mancomunidad de Municipios del Campo de Gibraltar pretenden centralizar la depuración de las aguas residuales urbanas que vierten a la Bahía de Algeciras en tres grandes EDARs mediante la ampliación de depuradoras existentes y la construcción de nuevos colectores y la eliminación de pequeñas depuradoras. Así, se prevé una depuradora para la zona oriental de la Bahía (EDAR de La Línea), con capacidad para 100.000 hab. equiv., otra para la zona centro (EDAR de Guadarranque), para 75.000 hab. equiv. y otra para la zona occidental (EDAR Isla Verde) para 200.000 hab. equiv.

La MMCG tiene prevista, asimismo, la instalación de un sistema terciario integral, que daría cobertura a las instalaciones turístico-recreativas y deportivas existentes (campos de polo y golf). La primera fase prevista supondrá la implantación de tratamiento terciario en la EDAR de La Línea y la segunda fase en la nueva EDAR de Guadalquivir. Una última fase podría preverse en la nueva EDAR de Guadarranque, pero su aprovechamiento sería para abastecimiento a la zona industrial.

La EDAR de La Línea (tratamiento secundario) recoge las aguas residuales de dicho municipio así como de los núcleos de Campamento y Puente Mayorga, pertenecientes ambos al término de San Roque, vertiendo los efluentes fuera de la Bahía a través de un emisario submarino.

La EDAR de San Roque que se encuentra desbordada en cuanto a su capacidad será reemplazada por una nueva en Guadarranque, que además de las aguas residuales procedentes de San Roque, Taraguillas y Estación de San Roque, reciba las de los núcleos de Los Barrios, Guadacorte y Palmones, cuyas depuradoras serán cerradas. La eliminación de la actual EDAR de Los Barrios (con capacidad insuficiente) supondrá la supresión de vertidos al río Palmones, especialmente sensible desde un punto de vista medioambiental. Para

en la desembocadura del río Guadalquivir. La capacidad prevista de esta nueva EDAR será de 75.000 hab. equiv., incorporando las poblaciones de San Martín del Tesorillo y de la Barriada Secadero (externa al ámbito), estando para ello prevista la construcción de un colector que canalice las aguas residuales de estas poblaciones a la nueva EDAR de Guadalquivir.

■ Abastecimiento a regadíos

Existen en el ámbito dos zonas netamente diferenciadas, por una parte, la zona regable desarrollada a través del Plan Guadarranque, que comprende unas 1.600 ha, a la que se suministra agua bruta desde el sistema Guadarranque-Charco Redondo, y que presenta problemas por la escasa capacidad de los depósitos de regulación en cabecera (dependientes de la Agencia Andaluza del Agua y, por otra parte, los riegos de la cuenca baja y media del Guadiaro, que suponen unas 2.500 ha, para los que actualmente no existe infraestructura que permita atender esta demanda.

Para mejorar el sistema de explotación y cubrir la demanda se hace necesaria la construcción de nuevos depósitos reguladores, la mejora y modernización de los regadíos existentes y la incorporación al sistema de los riegos de las Comunidades de Regantes del Guadiaro.

■ Residuos urbanos

La gestión de residuos urbanos en el ámbito se lleva a cabo en cumplimiento de lo estipulado en el Plan Provincial de Residuos Sólidos Urbanos (P.P.R.S.U.), a cargo de la Mancomunidad de Municipios del Campo de Gibraltar, definida en el mismo como unidad funcional territorial. La empresa pública "Agua y Residuos del Campo de Gibraltar S.A." (ARCGISA), ente instrumental de dicha Mancomunidad, tiene entre sus objetivos los de recogida, transporte, depósito, tratamiento y eliminación de los residuos urbanos, así como las actividades relacionadas con la planificación, ejecución, gestión y administración de actividades y obras de cualquier clase sobre todo tipo de residuos en el Campo de Gibraltar.

Residuos urbanos tratados en el Complejo Medioambiental Sur de Europa. 2007	
Municipio	Toneladas
Algeciras	60.840,26
Los Barrios	16.838,35
Castellar de la Frontera	1.751,96
Jimena de la Frontera	5.446,70
La Línea de la Concepción	38.997,74
San Roque	20.046,53
Tarifa	10.955,66
Gibraltar	27.949,74
Empresas Privadas	24.170,15
TOTAL	206.997,09

Fuente: Memoria de Gestión 2007. Complejo Medioambiental Sur de Europa.

El tratamiento de los residuos urbanos se realiza por las entidades mencionadas en el Complejo Medioambiental Sur de Europa (Los Barrios), cuyas instalaciones comprenden la planta de recuperación y compostaje de residuos urbanos, la planta de clasificación de envases ligeros y residuos de envases, y el aula de educación ambiental. Durante el año 2007 se trataron 207.000 toneladas de residuos, centrándose la recuperación en el compost (supone el 66% de los subproductos recuperados).

A este respecto y para garantizar una capacidad adecuada de tratamiento, es ya necesaria la ampliación del Complejo Medioambiental mencionado con la construcción de nuevas celdas de vertido en terrenos colindantes a las existentes y/o con la construcción de una planta de valorización energética.

En dicho mismo sentido se prevé reservar los terrenos adyacentes al Complejo mencionado (los cuales conforman el Área ordenada por el Plan Especial en Suelo No Urbanizable de Gestión Medioambiental de Los Barrios que fue aprobado definitivamente por Resolución de 22 de abril de 2008) para la instalación de empresas relacionadas con la gestión de residuos no peligrosos. En dicho Área se prevé realizar dos actuaciones fundamentales, consistentes en la construcción de dos plantas de tratamiento: una Planta de Tratamiento de RCDs (Residuos de Construcción y Demolición) y una Planta de Tratamiento de Residuos Industriales No Peligrosos, las cuales permitirían el tratamiento de ambos tipos de residuos en instalaciones ubicadas en el propio ámbito territorial del Campo de Gibraltar.

Por otra parte, para la adecuada funcionalidad de las instalaciones que conforman el Complejo es fundamental que las Administraciones competentes

11. Los riesgos de inundación y tecnológicos tienen una especial incidencia

Las zonas sujetas a riesgos de inundación alcanzan en el ámbito una superficie aproximada de 7.000 hectáreas, coincidentes con los tramos bajos de la red fluvial. La acusada torrencialidad del régimen pluviométrico y la corta distancia entre las sierras y el mar, resuelta con unas diferencias muy apreciables en las pendientes de los cursos fluviales, fuertes en el tramo serrano y muy suaves al internarse en las vegas, son las características que definen al Campo de Gibraltar como una zona de riesgos elevados de inundación.

El riesgo de incidencia de las inundaciones se ve incrementado, asimismo, como consecuencia de las acciones no respetuosas o desconocedoras de los efectos de actuaciones en el medio, que no evalúan su incidencia en situaciones excepcionales o poco habituales como fuertes lluvias o grandes temporales. Entre estas actuaciones debe destacarse la inadecuada inserción de actuaciones urbanizadoras que desconocen la larga experiencia existente en el litoral mediterráneo andaluz sobre la integración de las actuaciones en el medio natural.

Por otra parte, las obras de regulación y defensa contra las inundaciones corren el riesgo de inundación, pero no lo solucionan, ya que sólo tienen una presencia importante en los ríos que vierten a la Bahía, en las presas del Palmones (Embalse de Charco Redondo) y del Guadarranque (Embalse del Guadarranque). En ese sector, la instalación de infraestructuras y desarrollos urbanos en los cauces de inundación puede influir en los futuros episodios de avenidas incrementando los efectos perjudiciales de las mismas.

El río Almodóvar reúne una serie de condiciones que implican un aumento de los riesgos de inundaciones, como son las bajas pendientes de la vega a la que desaguan los torrentes, y el sustrato de la misma, formado por arcillas impermeables de la Unidad de Almarchar. Las infraestructuras de defensa contra las inundaciones están constituidas más que por presas (la presa del Almodóvar tiene una ubicación y capacidad poco apta para estos fines), por una red de canales de desagüe que en varias ocasiones se han visto superados por las avenidas. La construcción de la presa del Barbate, al evitar el taponamiento que producía las inundaciones del propio río, mejorará la situación permitiendo un drenaje más acelerado del cauce principal.

acometan la mejora de la carretera provincial CA- 9207 (antigua CA-512) que da acceso actualmente desde la Autovía A-381 a las propias instalaciones del Complejo, así como a la Planta de Tratamiento de residuos industriales peligrosos de GAMASUR y al vertedero de inertes de GAMA, y cuyo firme no está preparado para la intensidad de tráfico pesado que soporta, amén de que su sinuoso trazado dificulta el tránsito de este tipo de vehículos.

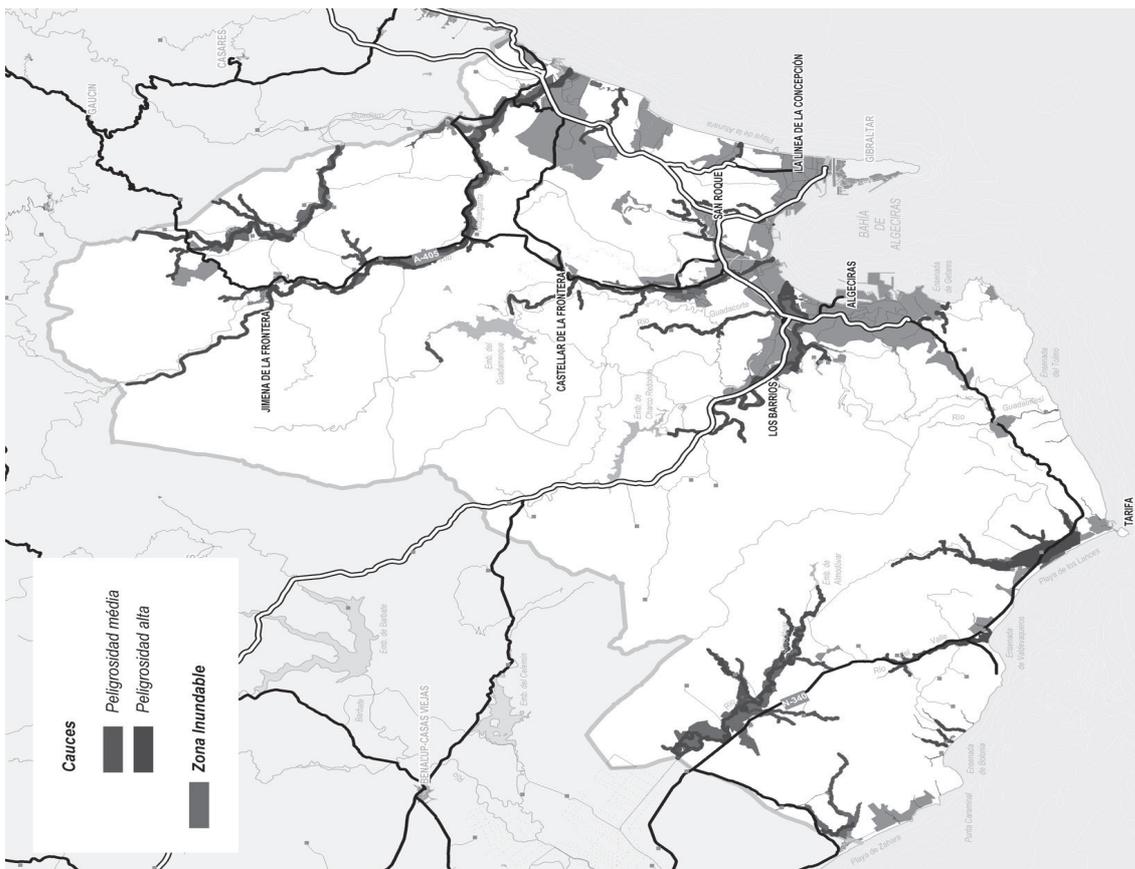
A su vez, actualmente existen plantas de transferencia de residuos en Algeciras y Jimena de la Frontera (recoge también los residuos de Castellar de la Frontera) y está previsto dotar de estas instalaciones a La Línea de la Concepción, San Roque y Tarifa.

La recogida selectiva se realiza en los siete municipios del ámbito, y se basa en las distintas fracciones recuperables: papel-cartón, vidrio, envases y pilas. Los datos de producción para el año 2007 son los siguientes: 3.487.865 kilogramos de papel-cartón, 2.167.595 kilogramos de vidrio, 1.647.000 kilogramos de envases ligeros y 5.991,83 kilogramos de pilas alcalinas, aumentando las cantidades recuperadas con respecto a años anteriores.

Las previsiones para la mejora del sistema de recogida de residuos urbanos por parte de la Mancomunidad de Municipios del Campo de Gibraltar hacen referencia a:

- Construcción de estaciones de transferencia de residuos urbanos en: La Línea de la Concepción, San Roque y Tarifa.
- Construcción de estaciones de transferencia de RCDs en: Algeciras, San Roque y Jimena de la Frontera.
- Instalación de puntos limpios en San Roque y La Línea de la Concepción (actualmente San Roque tiene uno).

El Campo de Gibraltar está dotado, así pues, de infraestructuras adecuadas para la recogida y tratamiento de residuos urbanos, aunque, no obstante, sería necesario avanzar en la recogida selectiva (aumento del número de contenedores de la fracción de Envases Ligeros) y dotar al ámbito de un plan de carácter territorial que solucione alguno de los aspectos pendientes en cuanto a la gestión de los residuos urbanos.



RIESGOS

El tramo final del río Guadiaro, a partir de la confluencia Guadiaro-Hozgarganta, es otro sector con riesgos considerados como medios. Los elementos que permiten tal calificación son la gran cuenca del río, también con un marcado régimen torrencial, y la ausencia de obras de regulación. La construcción prevista de una presa sobre el Hozgarganta aliviará sensiblemente tales riesgos.

La definición de las zonas sujetas a riesgos de inundación presenta una gran complejidad y escapa al alcance de este Plan. La Agencia Andaluza del Agua está desarrollando actualmente “Estudios hidráulicos de detalle” para la delimitación administrativa de estas zonas que, en el ámbito del Campo de Gibraltar, se han finalizado e incorporado únicamente para el municipio de Tarifa. No obstante, en el Plan se han definido un conjunto de “zonas problema” que requieren análisis de detalle. Estas son:

- Río Guadiaro en San Pablo de Buceite, San Martín del Tesorillo y tramo de desembocadura.
- Río Hozgarganta en Vega Barría.
- Río Guadarranque y papel desempeñado por la carretera y el ferrocarril en su margen izquierda.
- Río Guadarranque en Estación de San Roque.

En todas estas zonas, la inundabilidad establece condicionantes estrictos a la planificación de sectores urbanizables en áreas con expectativas o con presiones urbanas, como son el río Jara, Palmones y Guadarranque, río Guadiaro y Hozgarganta.

Otros riesgos naturales presentes en el ámbito hacen referencia a procesos erosivos y dinámica litoral. Los primeros están atenuados por el predominio de las formaciones boscosas. La actuación del hombre ha ido eliminando dicha capa protectora y contribuyendo al incremento de los procesos de modelado y a la inestabilidad del relieve, aunque los medios estables priman aún sobre los inestables, lo que no evita que en determinados sectores existan riesgos importantes de erosión (colinas, vegas y llanuras aluviales).

La dinámica litoral en el arco de la Bahía está siendo afectada tanto por la proliferación de infraestructuras portuarias, como por el crecimiento del frente urbano y la ubicación de los sistemas relacionales sobre la franja costera. Los desarrollos portuarios, con un número importante de muelles, espigones y pantanones repartidos por toda la Bahía de Algeciras, han provocado una modificación en las corrientes que la recorren con una repercusión importante en la estabilidad de las playas. Así, playas como las de El Rinconcillo, en Algeciras, o la de Pontiente, en La Línea de la Concepción, han entrado en una clara dinámica regresiva que intenta paliarse con el aporte de arenas mediante actuaciones de regeneración.

En lo que se refiere a los riesgos tecnológicos, estos proceden de la presencia del complejo industrial-portuario: industrias peligrosas y contaminantes, centrales térmicas, grandes depósitos de combustible, tráfico de mercancías peligrosas a través del eje ferroviario Algeciras-Bobadilla-Granada y, fundamentalmente, de las infraestructuras portuarias. Los principales riesgos derivan, además de los propios de la actividad, de deficiencias infraestructurales, de gestión y localización.

La Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía ha aprobado⁶ el Plan de Calidad Ambiental del Campo de Gibraltar (incluye los términos municipales de Algeciras, Los Barrios, San Roque y La Línea de la Concepción), cuyo objetivo es establecer medidas, de carácter inmediato y provisional, tendientes a: a) mejorar la calidad del aire, del agua y de los suelos; y b) minimizar los efectos medioambientales producidos por situaciones transitorias e incidentales de funcionamiento de las actividades incluidas en su ámbito de actuación. Dicho Plan obliga a las instalaciones industriales a cumplir los límites de emisión establecidos para los contaminantes controlados hasta que obtengan la correspondiente Autorización Ambiental Integrada⁷.

La cercanía de los núcleos de población al complejo industrial implica riesgos para la población (Cepsa, Compañía Logística de Hidrocarburos, Repsol-Butano, Acerinox) y otro tipo de molestias (cenizas, humos, olores, etc.). A

ellos se suman los riesgos para la seguridad ciudadana que entraña el transporte, tanto marítimo como terrestre, de combustibles y otras mercancías peligrosas.

Si bien los cuatro municipios del Arco de la Bahía disponen de Planes de Protección Civil y existen un Plan Especial de Vigilancia de la Bahía de Algeciras y un Plan de Emergencia Interior del Puerto, se hace necesaria la elaboración de un Plan Territorial de Emergencia del Campo de Gibraltar que conlleve una gestión conjunta de las emergencias y la evacuación en todo el ámbito.

Por otra parte, las nuevas implantaciones industriales en el arco de la Bahía, así como las ampliaciones de las existentes, deben ser controladas y limitadas de forma que no aumenten el riesgo potencial ni los valores de contaminación de la zona. Se trata de compatibilizar las necesidades de funcionamiento y desarrollo de estas industrias con las derivadas de aspectos hoy irrenunciables, como son la seguridad de la población, el mantenimiento de los valores ambientales y el bienestar y la garantía de desarrollo de la población.

⁶ Orden de 15 de septiembre de 2005.

⁷ En aplicación de la Ley 16/2002, de 1 de julio, de prevención y control integrados de la contaminación, y de la cual deberán disponer en todo caso, antes del 31 de octubre de 2007, sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo segundo de la disposición transitoria primera de la citada Ley.

MEMORIA DE ORDENACIÓN



- Establecer criterios que permitan dimensionar los crecimientos de viviendas, equipamientos y dotaciones en coherencia con las necesidades previstas para el conjunto del ámbito e identificar los suelos y las infraestructuras vinculadas al desarrollo de actividades productivas de alcance e incidencia supramunicipal.
- Establecer una red de espacios libres de uso público integrada con las zonas urbanas, agrícolas y naturales y en el sistema de articulación territorial.
- Atender y ordenar las nuevas necesidades de infraestructuras energéticas e hidráulicas para el abastecimiento, saneamiento y tratamiento de residuos, y establecer los criterios para su dotación en los nuevos suelos urbanos.

FINALIDADES DEL PLAN



Este Plan se inicia con el Decreto 88/2007, de 27 de marzo, por el que se acuerda la formulación del Plan de Ordenación del Territorio del Campo de Gibraltar, en el cual se establecen como finalidades u objetivos generales los siguientes:

- Asegurar la integración territorial del Campo de Gibraltar en el sistema de ciudades de Andalucía, desarrollar sus potencialidades territoriales y contribuir a la cohesión territorial y social del ámbito del Plan.
- Garantizar la coordinación de los contenidos del Plan tanto con las determinaciones establecidas en el Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental, como con las que se establezcan para el Plan de Ordenación del Territorio de La Janda.
- Establecer las zonas que deben quedar preservadas del proceso de urbanización por sus valores o potencialidades ambientales, paisajísticas y culturales, o por estar sometidas a riesgos naturales o tecnológicos.
- Identificar, en su caso, zonas de oportunidad para el desarrollo de usos y actividades económicas especializadas.
- Reforzar la articulación externa e interna del ámbito territorial del Campo de Gibraltar y la intermodalidad de los servicios de transporte, potenciando en especial el transporte público.

OBJETIVOS DEL PLAN



El potencial económico y territorial del Campo de Gibraltar descansa, por un lado, en su posición geoestratégica y, por otro, en su calidad climática y ambiental.

El primer factor ha sido aprovechado, en las últimas décadas, como soporte de una gran factoría-isla de producción energética y productos químicos y un gran centro de organización del tráfico marítimo de contenedores. En el futuro esta favorable posición, entre mares y entre continentes, debe articularse con el territorio peninsular y aprovechar todo su potencial para dar cabida a múltiples actividades transformadoras y logísticas relacionadas con los tráfico intercontinentales.

El segundo factor, la bondad climática, unida a la calidad del patrimonio natural y cultural de este territorio, debe ser aprovechada en la forma que mejor

convenga al interés general, dando lugar a aprovechamientos productivos, generadores de empleo y riqueza y de un tejido social maduro y productivo, en un contexto de elevada calidad de vida.

La propuesta de ordenación de este Plan tiene por objeto preparar este territorio para los retos que le plantea el nuevo modelo económico y territorial del siglo XXI. Para ello es preciso adoptar medidas que contengan y reorienten las tendencias de transformación más intensas en el corto plazo, las cuales pueden proporcionar altos beneficios económicos y sociales con agilidad y eficacia pero que pueden ser igualmente generadoras de disfunciones en la estructura territorial a medio y largo plazo.

El carácter de territorio-isla que ha definido el especial esquema de conexiones del ámbito (fuertes relaciones por mar y débiles y difíciles por tierra) durante las últimas décadas, inicia un proceso de sustitución por un complejo entramado de relaciones económicas, territoriales y sociales, en el cual el Campo de Gibraltar tiene una función básica de nodo. Estas relaciones están soportadas por transporte aéreo, marítimo, ferroviario y viario. El gran cambio que se está operando requiere una ordenación territorial que articule coherentemente las diferentes funciones y que optimice el aprovechamiento de las nuevas oportunidades.

Frente a este potencial territorial de medio y largo plazo, en la dinámica actual adquiere un gran protagonismo el crecimiento de la demanda de promociones inmobiliarias residenciales ligadas a viviendas estacionales y a los residentes climáticos. Ante esta tendencia, el Plan de Ordenación del Territorio plantea criterios para la ordenación y protección de unos suelos de valor estratégico para el futuro de la aglomeración urbana, su patrimonio territorial y sus recursos productivos del futuro, asegurando un cambio de modelo del espacio turístico, orientando los nuevos sectores urbanos hacia una estructura productiva basada en establecimientos turísticos reglados y actividades de diverso tipo que fundamenten su competitividad en la diferenciación basada en los atractivos naturales, culturales y paisajísticos del Campo de Gibraltar. En este sentido, el Plan establece nuevas fórmulas para la activación territorial de espacios dotados de gran singularidad y atractivo paisajístico.

Por otro lado, este territorio ha jugado un papel muy especial en el espacio de la energía. La Bahía ha proporcionado el soporte para instalaciones básicas de obtención de energía eléctrica a partir de combustibles fósiles (carbón,

fuel y gas) y de obtención de combustibles a partir del petróleo. En las próximas décadas este modelo energético será sustituido por uno nuevo, donde ocuparán un papel relevante las energías renovables, los ciclos combinados y la adaptación del espacio construido a un nuevo escenario de ahorro y eficiencia energética, con los nuevos materiales adaptados al clima mediterráneo como protagonistas de la urbanización y la edificación.

Por último, el Plan afronta el reto histórico de reestructurar el Arco de la Bahía y generar un marco supralocal de usos, servicios supramunicipales y redes, en el cual se integren las ordenaciones urbanas de los cuatro municipios ribereños (Algeciras, Los Barrios, San Roque y La Línea de la Concepción). En esta nueva propuesta de estructura urbana ocupan un papel básico en el sistema relacional tanto los transportes públicos, como la red de espacios libres metropolitanos.

A estos efectos, son objetivos del Plan de Ordenación del Territorio del Campo de Gibraltar los siguientes:

- 1. DESARROLLAR EL POTENCIAL TERRITORIAL DEL CAMPO DE GIBRALTAR Y FAVORECER SU CONSOLIDACIÓN COMO GRAN NODO DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICO DEL SUR DE EUROPA.**
- 2. POTENCIAR LA ARTICULACIÓN TERRITORIAL EXTERNA E INTERNA MEDIANTE LA MEJORA DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES, DE LA RED DE ESPACIOS LIBRES Y DE LAS DOTACIONES DE EQUIPAMIENTOS.**
- 3. PROMOVER UN DESARROLLO ORDENADO DE LOS USOS RESIDENCIALES Y TURÍSTICOS.**
- 4. ORDENAR LAS INFRAESTRUCTURAS ENERGÉTICAS.**
- 5. PROTEGER Y VALORIZAR LOS RECURSOS AMBIENTALES, PAISAJÍSTICOS Y CULTURALES.**

Objetivo 1

DESARROLLAR EL POTENCIAL TERRITORIAL DEL CAMPO DE GIBRALTAR Y FAVORECER SU CONSOLIDACION COMO ESPACIO PRODUCTIVO Y GRAN NODO DE TRANSPORTE Y LOGISTICO DEL SUR DE EUROPA

El Campo de Gibraltar ocupa una posición geoestratégica de trascendencia permanente a lo largo de la historia, que se está revalorizando en el nuevo contexto mundial de relaciones. Durante décadas el Puerto de Algeciras ha tendido a funcionar como un poderoso organizador de flujos de transporte marítimo, pero con un bajo nivel de conexión con su hinterland. También sus industrias portuarias, han aprovechado las conectividades marítimas para aprovisionamiento de materias primas, pero no han optimizado su integración en el territorio.

El Plan debe acometer una misión histórica para este ámbito, resolviendo los déficits de estructuración del puerto con su territorio y ordenando la consolidación como espacio productivo de significación global, vinculado a las funciones de transporte y logísticas, así como a las nuevas actividades energéticas y transformadoras que emergen y se desarrollan en el siglo XXI.

Además, este ámbito dispone de potenciales endógenos de producción primaria, apoyados en la climatología, la disponibilidad de agua y su propia estructura productiva que requieren una optimización de sus oportunidades.

Objetivo 2

POTENCIAR LA ARTICULACIÓN TERRITORIAL EXTERNA E INTERNA MEDIANTE LA MEJORA DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES, DE LA RED DE ESPACIOS LIBRES Y DE LAS DOTACIONES DE EQUIPAMIENTOS

La Bahía de Algeciras es hoy un complejo urbano vinculado, por un lado, a un fenómeno decisivo en el desarrollo económico del siglo XX (el aprovechamiento energético y químico de los combustibles fósiles) y, por otro, a un factor que tendrá una papel creciente en la próxima década, el espacio geoestratégico del Estrecho de Gibraltar.

El propósito de este Plan es crear las mejores condiciones para que se aprovechen las oportunidades como territorio nodal en las relaciones continentales

mediante la integración plena del Puerto en el sistema de transportes español y en su hinterland regional. Para ello, el Plan plantea un esquema de infraestructuras articuladas en los diferentes modos de transporte: ferroviario, viario, marítimo y aéreo. Asimismo, el Plan apuesta por la potenciación del transporte público de viajeros, tanto en las relaciones de largo recorrido, como en las de carácter metropolitano.

El Campo de Gibraltar ha mejorado su posición territorial con la puesta en servicio de la autovía A-381 (Jerez-Los Barrios), que articula este ámbito con el eje del Guadalquivir y la Meseta. Esta gran iniciativa infraestructural debe ser adecuadamente integrada por el Plan en la red viaria de alta capacidad y articulada con el resto de las redes de transporte.

El Plan establece, además, el esquema de articulación que permite una adecuada accesibilidad a las distintas partes del territorio del Campo de Gibraltar y prevé un modelo territorial de distribución y acceso equilibrado a las dotaciones de carácter supramunicipal, cuya localización debe ser definida de forma tal que estos equipamientos estén bien estructurados y regularmente repartidos en el territorio.

El reforzamiento de la cohesión territorial de la aglomeración urbana se completa con la definición de una red territorial de espacios libres de valor ambiental, articulada con los espacios urbanos, residenciales, industriales, turísticos y recreativos.

Objetivo 3

PROMOVER UN DESARROLLO ORDENADO DE LOS USOS URBANOS Y TURÍSTICOS

Las demandas privadas de suelo para promoción inmobiliaria residencial son cuantiosas y superan, con mucho, las necesidades vegetativas y las ligadas al desarrollo endógeno del territorio. Esta presión actúa sobre las estructuras territoriales, forzando sus capacidades y alterando la configuración conveniente de sus estructuras. Estas demandas tienden a limitar, además, otros usos productivos (establecimientos empresariales) que no ofrecen rentabilidades tan altas a corto plazo como la promoción inmobiliaria residencial.

El Campo de Gibraltar dispone de excelentes condiciones para el desarrollo de iniciativas turísticas que aprovechen el buen clima, la fuerza de sus paisajes

jes naturales, la significación y espectacularidad del Estrecho y los recursos culturales y antropológicos de la zona. Estas condiciones no han sido aprovechadas suficientemente hasta la fecha.

El Plan debe garantizar una progresiva adaptación del desarrollo urbano a las necesidades de nuevas viviendas y nuevos equipamientos, al ritmo de formación de nuevos hogares, tanto por crecimiento vegetativo y modificación de pautas sociales, como por la llegada de la población inmigrante laboral que acude atraída por el desarrollo económico del ámbito.

El espacio de la Bahía de Algeciras debe disponer de un marco de ordenación supramunicipal que le permita reestructurar usos centrales y redes para recomponer de forma radical la negativa situación actual.

El Plan debe establecer los criterios de actuación generales para regular el desarrollo urbanístico, garantizando las dotaciones de equipamientos y servicios y el respeto a los valores ambientales y paisajísticos del territorio. Asimismo, el Plan determina los criterios que orienten el desarrollo de los usos turísticos ligados a establecimientos empresariales.

Objetivo 4

SOSTENIBILIDAD ENERGÉTICA Y ORDENACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS ENERGÉTICAS

El esquema productivo de la Bahía de Algeciras está fuertemente ligado a la energía debido a las facilidades de su acceso marítimo y a la disponibilidad de suelo en la costa marismeña preexistente. Ambos factores facilitaron la implantación de instalaciones de producción de energía eléctrica (centrales térmicas de carbón, de fuel-gas y, más recientemente, de ciclo combinado) y refinera de productos petrolíferos. Además, este territorio es un nodo en la red intercontinental de transporte de energía enlazando en Tarifa dos cables de conexión de energía eléctrica con Marruecos y un gasoducto.

En el nuevo modelo de generación de energía, las renovables ocupan un lugar preferente y el Campo de Gibraltar dispone de unas condiciones excepcionales en recursos básicos: viento y sol, a los que podría añadirse la biomasa.

El Plan debe establecer las condiciones de ordenación para el nuevo modelo energético del siglo XXI, propiciando el mantenimiento del protagonismo del Campo de Gibraltar en el escenario de producción energética no contaminante, de manera que se configure como un factor generador de empleo y riqueza compatible con la calidad de vida en la zona y con la conservación de su rico patrimonio natural.

Por último, el Plan asume el objetivo de sentar las bases para que la densa malla de líneas eléctricas se integre en el territorio y viabilice la recuperación de un espacio estratégico para la reestructuración urbana del Arco de la Bahía.

Objetivo 5

PROTEGER Y VALORIZAR LOS RECURSOS AMBIENTALES, PAISAJÍSTICOS Y CULTURALES

El Campo de Gibraltar es un espacio que alberga un valioso y diverso patrimonio territorial, con destacados valores ambientales, paisajísticos y culturales. De hecho, la mayor parte del ámbito está incluida en espacios protegidos por la normativa ambiental, destacando el Parque Natural del Estrecho y el sur de los Alcornocales.

El Plan establece las medidas necesarias para lograr que las intervenciones sean plenamente respetuosas con las características de este territorio; evitando inserciones que dañen un paisaje muy humanizado en la costa pero sujeto a patrones de integración con el medio natural; y salvaguardando los espacios ambientales más valiosos y los hitos naturales que constituyen la memoria visual e histórica del Campo de Gibraltar.

Además de su protección, el Plan debe buscar la puesta en valor de estos espacios naturales, especialmente los ligados a la costa por sus mejores condiciones para el uso público, así como mejorar la integración entre espacios naturales litorales e interiores.

El Plan asume también como contenido propio la identificación y desarrollo de actuaciones de mejora y conservación de los recursos histórico-culturales y la posible adecuación de instalaciones para su aprovechamiento turístico o recreativo.

vencional en Andalucía, veraneo nacional en Atlanterra, a las fórmulas residenciales con presencia de usuarios variable y discontinua de Sotogrande y otras urbanizaciones colindantes de la zona del Guadiaro. Estos distintos crecimientos tienen orígenes y lógicas de desarrollo muy diferentes, pero todos ellos son consecuencia de la creciente valorización de los recursos territoriales existentes y de la mejora de la accesibilidad y de la aparición de las primeras oleadas de compradores de viviendas de origen extranjero con planteamientos de uso de primera residencia, tras la consolidación de los selectos contingentes de las urbanizaciones de lujo.

Partiendo del diagnóstico realizado y para dar respuesta a estos retos, las bases sobre las que se establece el Plan son las siguientes:

- a) Abordar la reestructuración urbana del Arco de la Bahía en una perspectiva de integración supramunicipal de todos sus componentes y mejorando sustancialmente su integración territorial.
- b) Establecer un esquema ajustado y equilibrado de las infraestructuras que completen y garanticen el buen funcionamiento de las redes territoriales, sin que se generen efectos desequilibrantes indeseables o disfunciones urbanas y en las propias redes territoriales.
- c) Otorgar carácter prioritario al tratamiento de los crecimientos del espacio residencial asociados a la satisfacción de las necesidades de vivienda de escala metropolitana en condiciones que contribuyan a reforzar la estructura urbana y la cohesión territorial. El resto de los nuevos desarrollos urbanos deben estar plenamente justificados por su capacidad de generar espacios productivos, que contribuyan de forma eficaz a la generación de empleo y tejido empresarial.
- d) Asegurar el correcto aprovechamiento de los valiosos recursos territoriales escasos, especialmente los litorales, optimizando su orientación de aprovechamiento hacia las opciones de mayor interés general desde el punto de vista económico, social y ambiental y garantizando un ritmo de transformación que no genere disfunciones en los procesos territoriales.

ESTRATEGIAS DE LA ORDENACIÓN

1. Bases del Plan

El Campo de Gibraltar es un territorio sometido a procesos muy dinámicos y con expectativas de transformación de gran alcance geoestratégico. Los procesos y las expectativas más destacados son:

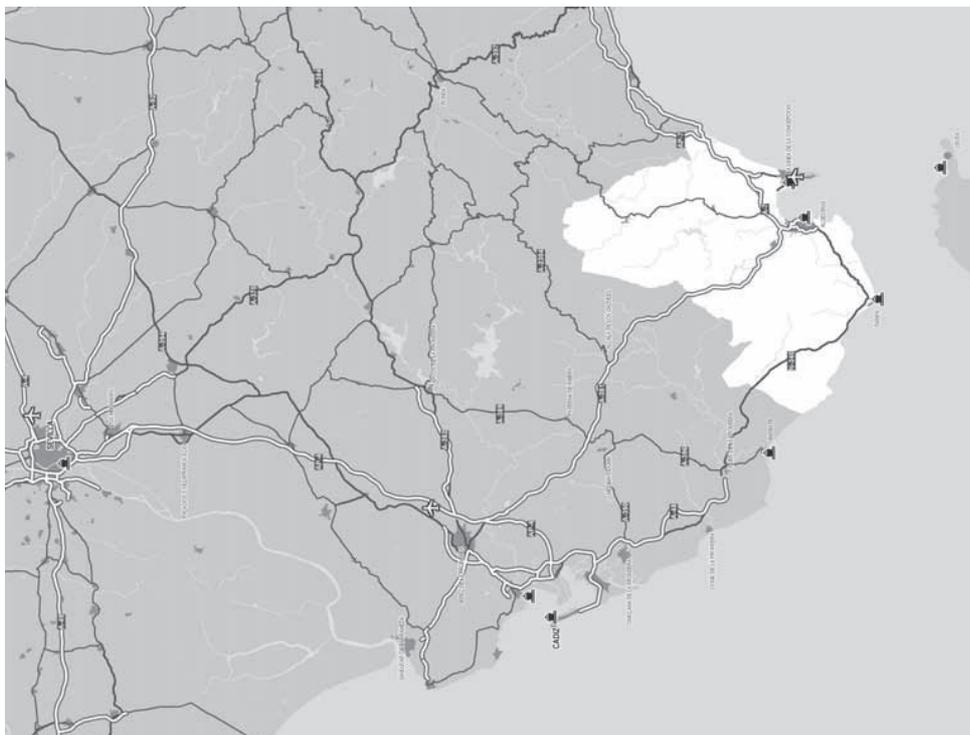
- *La configuración de un nuevo modelo industrial y logístico* en torno a la posición geoestratégica del Estrecho y las nuevas oportunidades del modelo productivo emergente.
- *El incremento histórico de las relaciones intercontinentales, especialmente las correspondientes a Europa-Africa.* Independientemente de la articulación de estas relaciones mediante enlace fijo ó puente marítimo, esta intensificación tendrá grandes consecuencias en la ordenación del territorio de este ámbito.
- El agotamiento de las posibilidades de una acumulación de usos urbanos, portuarios e industriales en el Arco de la Bahía, carentes de estructura urbana y de modelo de ciudad.
- *La configuración de un nuevo espacio turístico*, compartido con el litoral gaditano, por el noroeste, y una progresiva articulación del litoral mediterráneo del Campo de Gibraltar como territorio residencial y turístico, por el este.
- Un desarrollo muy potente en las décadas anteriores de distintos fenómenos residenciales ligados al ocio, desde la segunda residencia más con-

- g) El sistema urbano deberá mantener el modelo de ciudad compacta y desarrollar modelos de adaptación a las condiciones del territorio para optimizar su metabolismo urbano, reduciendo al máximo las necesidades de agua y energía y la generación de residuos.
- h) Asegurar el despliegue de los componentes estratégicos del papel del Estrecho de Gibraltar en las relaciones intercontinentales en todo su potencial, cuando se den las condiciones para ello.

2. Estrategias de actuación

De acuerdo con estas bases, el Plan de Ordenación del Territorio se desarrolla con las siguientes estrategias de actuación:

1. En relación con los recursos territoriales.
 - La protección de los elementos paisajísticos, ambientales y culturales referentes del Campo de Gibraltar y las condiciones para el desarrollo turístico de carácter rural y recreativo.
 - La configuración de una red territorial de espacios acondicionados para el uso recreativo y disfrute de la naturaleza.
2. En relación con el incremento de la cohesión territorial.
 - La adecuada jerarquización de los equipamientos de nivel supramunicipal, y la racionalización de su distribución en el territorio.
 - El acceso a los servicios públicos de carácter supramunicipal mediante una elección de emplazamiento de estos equipamientos que contribuya a reforzar la centralidad y en zonas con facilidades para una buena conexión con los sistemas de transporte público.
 - La identificación y adecuación de un sistema metropolitano de espacios libres, basado en parques fluviales como componentes de cualificación ambiental de los entornos urbanos, asimilación de las demandas sociales de espacios recreativos cualificados y como espacios de transición urbano-rural y en parques metropolitanos de uso público, ligados a los anteriores.



- e) Orientar la movilidad hacia el sistema de transporte público y reforzar los sistemas de los modos con menor consumo de recursos y energía y menos contaminantes.
- f) Facilitar la pervivencia de los valores territoriales asociados al medio rural, mediante una integración gradual y progresiva de las transformaciones urbanas y adaptadas a las condiciones locales.

3. En relación con el sistema de asentamientos y la aglomeración urbana.

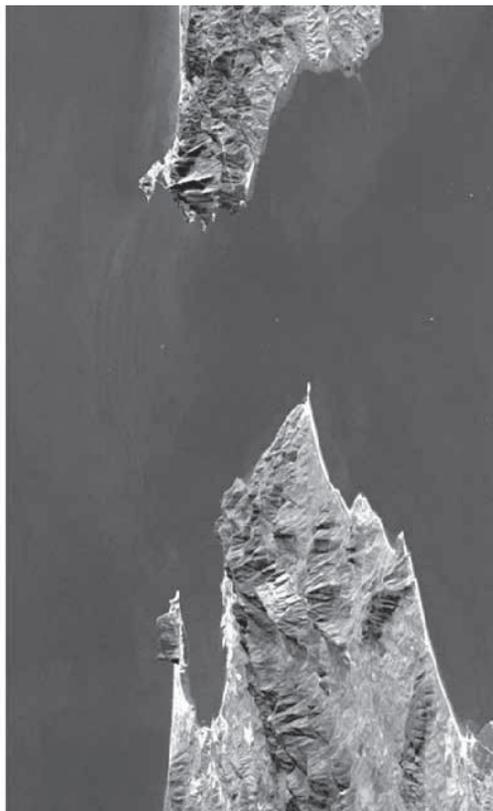
- La creación de condiciones favorables a la configuración de una estructura urbana en el Arco de la Bahía que mejore la articulación del inconnexo conjunto de funciones residenciales, industriales, logísticas y comerciales, facilitando la configuración de un marco en el cual los municipios puedan desarrollar sus propias políticas urbanísticas.
- El desarrollo ordenado de los usos litorales para el mejor desenvolvimiento de las actividades económicas, el aprovechamiento del potencial residencial y de referencia urbana del borde costero de la Bahía y la fructífera relación puerto-territorio.
- Crecimientos urbanos.
- El impulso al desarrollo de las actividades productivas industriales, logísticas y comerciales mediante el desarrollo de zonas productivas de interés supramunicipal que propicien una relación no conflictiva con el resto de las funciones urbanas.

4. En relación con la articulación territorial interna y con el exterior del ámbito.

- La mejora de condiciones para incrementar la contribución territorial a la consolidación del Estrecho de Gibraltar como nodo mundial del transporte.
- El establecimiento de un sistema de transportes intermodal (viario, ferroviario, marítimo) y una red viaria jerarquizada que mejore la conexión con el exterior y permita una adecuada accesibilidad a las distintas partes del Campo de Gibraltar.
- La potenciación de un nuevo modelo de movilidad metropolitana basado en el transporte público de pasajeros y que posibilite los desplazamientos en medios no motorizados.

5. En relación con los usos industriales, logísticos y portuarios.

- La definición de áreas de reserva estratégicas ligadas a las conexiones con África y a las oportunidades de nuevas actividades industriales y de servicios empresariales relacionadas con el nuevo modelo productivo.



- La identificación de zonas de interés supramunicipal para la localización de actividades productivas, logísticas e industriales y al desarrollo de actividades productivas vinculadas al nuevo modelo energético.
 - La integración territorial del espacio portuario y la búsqueda de la optimización de sus oportunidades.
6. En relación con el desarrollo turístico.
- El incremento del potencial turístico del interior favoreciendo la implantación de instalaciones turísticas y el desarrollo de las actividades recreativas y de ocio.
 - La diferenciación de modelos territoriales. Estableciendo para el litoral mediterráneo un modelo equilibrado de espacio urbano turístico, mientras que en el litoral atlántico se plantea la ordenación de un modelo natural-turístico.

- La efectiva incorporación de los principales recursos territoriales de interés turístico al programa de estancia de los visitantes mediante la promoción de áreas de activación territorial en un contexto de actividad desestacionalizado y de flujos no masificados.
- La identificación de zonas de interés supramunicipal para la dinamización turística que sean capaces de implantar nuevos modelos urbanos de espacio turístico basados en un denso y estable tejido empresarial que preste servicios de diverso tipo.
- La identificación de zonas que gozan de unos importantes activos territoriales de carácter natural, cultural y paisajístico, las cuales son objeto de protección por los instrumentos sectoriales correspondientes y que requieren de una intervención eficaz y coordinada de las administraciones para activar turísticamente estos activos, sin menoscabo de su conservación.
- El mantenimiento de las características del litoral, evitando la formación de un continuo urbanizado, mediante la protección de los espacios de mayor valor territorial y la priorización de los usos turísticos y recreativos en la Zona de Influencia Litoral.

7. En relación con las actividades agrarias y el uso recreativo del medio rural.
 - La consolidación de la actividad agraria en las vegas de regadío y espacios apropiados para la actividad ganadera.
 - La determinación de los condicionantes de integración en el medio físico natural de los usos recreativos que permitan valorizar el abundante patrimonio territorial existente.
8. En relación con las infraestructuras energéticas.
 - La definición del territorio de la energía y de nuevas condiciones de relación entre factores territoriales y oportunidades energéticas de origen renovable, facilitando su implantación y optimizando su integración en el territorio.
9. En relación con los riesgos naturales y la sostenibilidad de las actuaciones urbanísticas.

- La reducción de los riesgos naturales y tecnológicos mediante medidas de protección y de control de los usos del territorio.
 - La determinación de criterios de sostenibilidad para la inserción ambiental de las actuaciones de interés territorial.
10. En relación con las infraestructuras ligadas al metabolismo urbano y a la telecomunicación.
 - La consolidación de las redes asociadas a la gestión integral del ciclo del agua para garantizar los suministros, mejorar su calidad e incrementar el ahorro del recurso y su reutilización.
 - La inserción territorial de las instalaciones que permiten la recogida selectiva y tratamiento de los residuos, tanto en sus escalas intermedias, como finales.
 - El establecimiento de los criterios de implantación de las instalaciones de telecomunicación para la protección del paisaje.



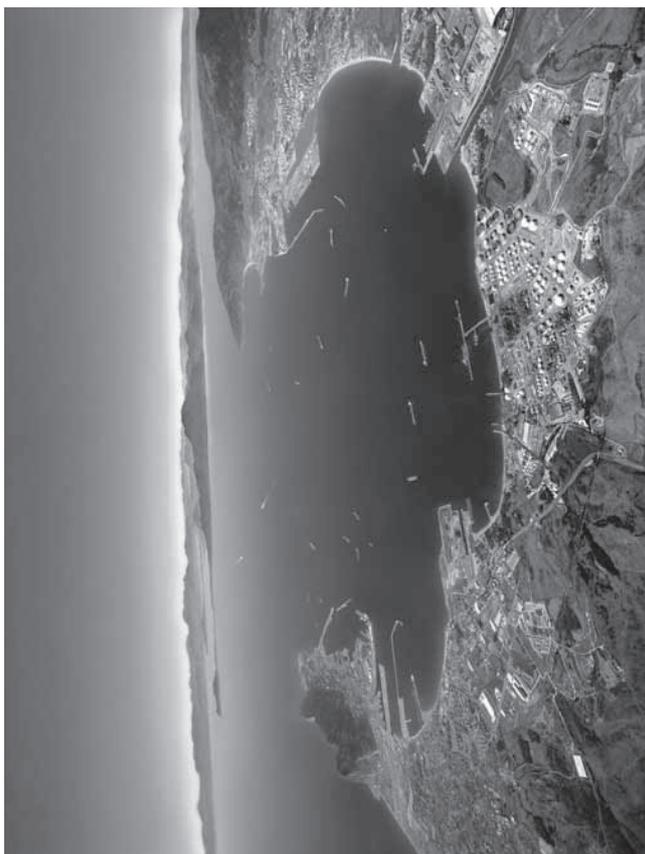
DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN

1. Síntesis de la ordenación

El Plan aborda la ordenación del ámbito a escala supramunicipal para afrontar al mejor aprovechamiento de las potencialidades de desarrollo existentes, sin merma de su capital territorial, y para resolver disfuncionalidades derivadas de una larga etapa de crecimiento urbano y productivo carente de un modelo apropiado para este territorio.

Las potencialidades provienen de su privilegiada posición geoestratégica, entre dos mares y dos continentes. Esta posición nodal a nivel mundial ha sido generadora de asentamientos urbanos y relaciones sociales y económicas de diferente tipo a lo largo de la historia y en época más reciente. La intensificación de relaciones globales propias del siglo XXI va a reforzar estas relaciones, especialmente en el caso de las correspondientes a Europa y África, revalorizando la posición de este territorio.

Por ello, el Plan revisa y refuerza las previsiones de las redes de infraestructuras de transportes tanto de pasajeros como de mercancías y establece las medidas para asegurar que, en el futuro, se dispondrá de recursos territoriales para nuevas infraestructuras aeroportuarias, que permitan dar respuesta a las posibles necesidades de apoyo a un enlace fijo con África o para disponer de una adecuada relación entre las instalaciones portuarias y el territorio del Campo de Gibraltar.



Desde los años sesenta la bahía de Algeciras ha cumplido un papel básico en la configuración y funcionamiento de la red de ciudades y de los espacios industriales españoles. Las instalaciones energéticas, la obtención de productos químicos y la función logística son ingredientes sin los cuales no se hubiera producido el despegue urbano-industrial de nuestro país. Sin embargo, este modelo ha alcanzado los límites de sus posibilidades de expansión y sostenimiento, por agotamiento de materias primas y por la inviabilidad ambiental de la acumulación de residuos. En estos años se está gestando a nivel mundial un nuevo modelo energético y productivo y la estructura urbano-productiva de la bahía de Algeciras debe aspirar a cumplir un papel relevante en el mismo. Por ello, junto a la revisión de los fundamentos de la estructura urbana actual, se adoptan medidas de previsión para los citados esquemas de infraestructuras y estableciendo reservas de suelo en Facinas, Botafuegos y Santa Rosa, que responden tanto a las necesidades pendientes de concreción del nuevo modelo productivo, como a las necesidades logísticas del nodo estratégico intercontinental.

La declaración y desarrollo del Polo de Desarrollo del Campo de Gibraltar ha plasmado en el Arco de la Bahía un modelo de grandes piezas urbanas y productivas yuxtapuestas y con una escasa o nula estructura de integración urbana o relacional. Mientras el nivel de expansión de intensidad de los flujos relacionales lo permitió, el Arco de la Bahía funcionó como soporte pasivo de funciones urbanas y productivas acumuladas. Pero este modelo está totalmente agotado y ha creado una situación de muy compleja reversibilidad y que genera múltiples disfuncionalidades. La solución, en ningún caso, puede venir de una suma los planeamientos urbanísticos de los cuatro municipios de la Bahía (Algeciras, Los Barrios, San Roque y La Línea de la Concepción).

El Plan trata de poner las bases de una nueva estructura urbana con los siguientes ingredientes:

- Establecimiento y potenciación de un nuevo esquema de centralidad basado en el reforzamiento del potencial de las entidades urbanas de mayor nivel (Algeciras y Las Líneas) y configuración de un nuevo área de centralidad en la zona de Cortijillos (Los Barrios) que sirva de germen a una estructura urbana moderna y compleja donde se hibriden funciones residenciales, equipamientos supralocales, dotacionales públicas y de servicios terciarios en modelos compactos y ordenados.
- Creación de un eje estructurante relacional y emblemático en torno a la actual N-340, que pasaría a funcionar como gran avenida organizadora de la macro-ciudad del Arco de la Bahía.
- Reforzamiento de los sistemas de transporte público en el Arco de la Bahía, con un sistema de tipo tranviario, con la posible incorporación de servicios marítimos internos a la Bahía y con una mejora y refuerzo de los servicios de autobuses y ferroviarios de cercanías.
- Establecimiento de dos parques fluviales, Palmones y Guadarranque, y protección de los componentes básicos identitarios de esta estructura urbana: los dos principales cauces fluviales citados, el borde de la Bahía y los referentes elevados: Getares y sierra Carbonera. Los parques fluviales funcionan como grandes espacios libres estructurantes del Arco de la Bahía que deben facilitar un nuevo tipo de relaciones urbano-rurales donde conviven espacios de uso público y privados no urbanizados, dotados de grandes parques de uso público de escala metropolitana.

El otro gran proceso territorial del Campo de Gibraltar está relacionado con la bondad climática y la calidad y singularidad paisajística. En los últimos treinta años se han ido desarrollando diferentes modelos de aprovechamiento del potencial de este ámbito para atraer visitantes estacionales, ocasionales o recurrentes, e inclusive residentes semipermanentes en urbanizaciones de alto nivel.

En la parte final del río Guadiaro y el litoral comprendido entre su desembocadura y la Línea se ha implantado un modelo de urbanización, con buenas dotaciones de servicios y de instalaciones deportivas al aire libre, campos de golf, campos de polo y navegación deportiva, que constituye un referente europeo de alta calidad y que son el soporte de gran número de empleos estables durante todo el año, tanto en el mantenimiento de urbanizaciones y servicios domésticos, como en los establecimientos hoteleros y en los destinados a otros servicios y actividades.

En torno al éxito de esta experiencia han surgido en los últimos años múltiples iniciativas de promoción de urbanizaciones con intención de replicar el modelo, aunque es dudosa la viabilidad de una reproducción significativa del mismo modelo sin que se diluyan los beneficios económicos y sociales del espacio actual.

El Plan considera que este gran espacio, desarrollado en tipología urbanística de baja densidad, está necesitado de una articulación en todo su frente litoral, configurando una nueva estructura urbano-turística, denominada Territorio Turístico Mediterráneo. Esta nueva estructura urbana de escala supramunicipal debe ser capaz de contener y evitar los riesgos de conurbación, canalizar las tendencias de reconversión hacia residencia principal y lograr un refuerzo significativo de la oferta turística de servicios de alojamiento y de actividades empresariales que den soporte a una estructura productiva competitiva y con capacidad para generar empleo estable y de calidad.

Con este fin, se identifican zonas de desarrollo turístico en Los Pinos (Guadiaro) y Portichuelos y establece un área de protección para contener los riesgos de conurbación en el alcornocal de Guadalquivir, de excepcional calidad naturalística y paisajística. En la zona de Borondo, se contempla una actuación que posibilite su conservación, compatible con la incorporación de la parte más adecuada de este espacio litoral para reforzar la oferta de uso público para esparcimiento de toda la población urbana del ámbito.

En el litoral atlántico (Tarifa) se está consolidando un modelo de aprovechamiento turístico singular apoyado en los recursos de sol, mar, viento y naturaleza. Junto a este sector en proceso de maduración se registra una intensa demanda residencial para uso veraniego que tiene su plasmación más significativa en el núcleo urbano de Zahara-Atlanterra. Además, este ámbito es el destino de miles de personas procedentes del Arco de la Bahía que utilizan sus playas como espacio recreativo de referencia en fines de semana de primavera y en los meses de verano. Para dar respuesta a estos intensos flujos de demanda el Plan mantiene una estrategia de servicio público especializado que goce de tratamiento preferente en los servicios de carretera por la N-340 y con el establecimiento de nuevos servicios de transporte público marítimo entre la Bahía y Tarifa. Estas vías de acceso se complementan con medios de distribución por los 11 kilómetros de costa entre Los Lances y Valdevaqueros.

El Plan contempla la necesidad de consolidar el potencial de desarrollo turístico ligado a los deportes de viento y de naturaleza, para lo cual establece la composición de usos urbanos del suelo en desarrollo de los Lances y elevar la capacidad alojativa de la zona, junto con las ofertas de servicios a la actividad deportiva, comerciales y de hostelería.

Por último, el Plan da respuesta a la necesidad de proteger los recursos naturales, culturales y paisajísticos mediante el establecimiento de amplias zonas de protección territorial que reconocen valores de significación supralocal y que protegen los potenciales corredores ecológicos y las valiosas relaciones que se ven amenazadas por las tendencias de fragmentación territorial. Conjuntamente con los instrumentos de protección se habilita un nuevo instrumento de intervención en la ordenación territorial denominado Áreas de Activación Territorial localizadas en zonas de una especial acumulación de valores y singularidad cultural, natural y paisajística y que tiene como finalidad activar su potencial mediante la intervención pública con intervenciones compatibles con la conservación y con desarrollos específicos de mecanismos de coordinación interdepartamental que sean capaces de incorporar estos recursos a la dinámica social y económica, contribuyen a reforzar el atractivo del ámbito y contribuyendo a su conservación mediante la valorización socioeconómica de los recursos.

De acuerdo con los objetivos del Plan y las estrategias planteadas se establece la siguiente ordenación territorial del Campo de Gibraltar:

Epígrafe	Objetivo relacionado
LA PROTECCIÓN Y PUESTA EN VALOR DEL PATRIMONIO TERRITORIAL	1 y 5
EL SISTEMA DE ASENTAMIENTOS Y LA ORDENACIÓN TERRITORIAL DE LOS USOS URBANOS	1, 2, 3 y 5
LA INTEGRACIÓN Y LA COHESIÓN DEL ÁMBITO Y SU ARTICULACIÓN CON EL EXTERIOR	2
LA CONFIGURACIÓN DEL ESPACIO TURÍSTICO Y RECREATIVO	1, 2 y 3
LA PREVENCIÓN FRENTE A LOS RIESGOS NATURALES Y TECNOLÓGICOS	1, 2 y 5
LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE LA ENERGÍA	1, 4 y 5
LAS INFRAESTRUCTURAS LIGADAS AL METABOLISMO URBANO Y LAS DE TELECOMUNICACIÓN	3 y 5
Objetivo 1. Desarrollar el potencial territorial del Campo de Gibraltar y favorecer su consolidación como gran nodo de transporte y logístico del sur de Europa.	
Objetivo 2. Potenciar la articulación territorial externa e interna mediante la mejora de las infraestructuras de transportes, de la red de espacios libres y de las dotaciones de equipamientos.	
Objetivo 3. Promover un desarrollo ordenado de los usos residenciales y turísticos.	
Objetivo 4. Ordenar las infraestructuras energéticas.	
Objetivo 5. Proteger y valorizar los recursos ambientales, paisajísticos y culturales.	

2. La protección y puesta en valor del patrimonio territorial

El Campo de Gibraltar es un territorio con destacados valores ambientales, paisajísticos y culturales, que contrastan con el importante desarrollo de los sistemas urbano, relacional y productivo del Arco de la Bahía. La concentración de determinados usos en esta parte del ámbito y la ausencia de una ordenación apropiada, han generado una acumulación de riesgos ambientales y un deterioro paisajístico en determinados enclaves.

En este contexto, la propuesta del Plan contempla tanto la preservación y mejora de un territorio, donde predomina la presencia de valores naturales, con significativa presencia de patrimonio cultural emblemático y con un paisaje dotado de una gran singularidad, como la reconducción de procesos tendenciales de ocupación del territorio hacia fórmulas de una mayor integración entre usos y de éstos en el territorio. Se propugna, así, un cambio de orientación que propicie la progresiva configuración de una estructura urbana bien relacionada con su territorio y la introducción de criterios ambientales y paisa-



Punta Camarinal. Al fondo, Loma de San Bartolomé y África

La estrategia de conservación del patrimonio territorial del ámbito se completa con la preservación y recuperación de los espacios libres vinculados al litoral mediante la articulación de varios instrumentos: la determinación del "corredor litoral" (200 m.), el establecimiento de protección territorial en varios enclaves de esponjamiento y/o valores naturales asociados a su posición supra-litoral (Palmones, Porfichuelos y Guadalquivir) y la recomendación de estudiar la viabilidad de recuperación de las playas de la Bahía, especialmente El Rinconcillo, por su posición central.

■ **Protección de Espacios Naturales declarados y zonas de protección territorial**

Cerca del 60% del ámbito se encuentra sometido a régimen de protección especial por la legislación y planificación ambiental al estar incluido en la Ley

2/89 de Inventario de Espacios Protegidos de Andalucía y/o haber sido incorporado a la Red Natura 2000. A estos espacios cabe añadir algunas zonas que por sus valores ambientales, su posición territorial y/o su interés paisajístico deben ser protegidas frente a los usos que pudieran alterar o degradar sus valores o potencialidades.

La propuesta incluye, por tanto, la identificación de las zonas con un patrimonio territorial relevante, tanto las ya reconocidas por la Administración ambiental como aquellas otras que reúnen otro conjunto de valores por los que deben ser objeto de protección. Su importancia radica en presentar elementos y procesos naturales de especial singularidad e importancia territorial, una localización estratégica a nivel territorial, constituir referencias paisajísticas con gran peso en la escenografía del Campo de Gibraltar y poseer potencialidades como posibles espacios libres de carácter supramunicipal. La configuración de algunos de estos espacios cumple, a su vez, la función de

asegurar la conexión ecológica entre la costa y el interior, y la de establecer grandes espacios libres que mejoren la estructura general del espacio turístico del litoral mediterráneo.

El Plan establece, así, los siguientes espacios a proteger bajo la identificación de Zonas de Interés Territorial, incluidas en la protección territorial:

- Cauces y riberas de los principales ríos del ámbito (Jara, Palmones, Guadarranque, Guadalquivir y Guadiaro).
- Manchas forestales de valor naturalístico (alcornocal de Castellar-Pinar del Rey-Alcaidesa, alcornocales costeros de Guadalquivir y de Diente Bordo, acebuchales y matorrales de Jimena de la Frontera y norte del municipio de San Roque, bosques-isla, masas mixtas de Botafuegos - colindantes con el Parque Natural de los Alcornocales y con valores similares a este espacio protegido).
- Referentes paisajísticos del Campo de Gibraltar, entre los que se destacan las sierras litorales (Carbonera, del Arca, Almenara y Chullera).
- El Valle del Santuario, en el municipio de Tarifa, por configurarse como área de concentración de la avifauna migratoria en su paso a través del Estrecho y por su valor paisajístico en el conjunto del tramo litoral de Los Lances-Valdevaqueros.
- Otras áreas de importancia territorial, que por su localización estratégica a nivel territorial, suman diversas potencialidades (espacios libres, potenciación del acceso público al litoral, conectividad ecológica y freno a la conurbación desestructurada).

Además se incluye la protección territorial para los siguientes componentes singulares del valor paisajístico:

- Divisoria visual, las cuales definen los principales horizontes del ámbito.
- Hitos paisajísticos, conformados por lugares elevados y miradores (cerros, peñones, etc.) y el entorno de elementos patrimoniales y culturales con impronta en el paisaje (torres vigías, faros, etc).
- Los humedales de Laguna de Tarifa y Los Derramaderos, que complementan la medida de protección contemplada en el Plan de Ordenación del

Territorio de la Janda, y que tendrán consideración de zonas de interés ambiental-paisajístico.

Junto a éstos, cabe mencionar la protección que el Plan establece mediante otros instrumentos en los espacios conformados por el Corredor litoral y el Sistema de espacios libres vinculados al litoral y a los principales cauces fluviales del ámbito (Parques Fluviales: Palmones, Guadarranque y Guadiaro).

■ **Protección, restauración y puesta en valor de los paisajes**

El Plan concede al paisaje una significación territorial estratégica en el Campo de Gibraltar como valor patrimonial intrínseco, en su calidad de recurso turístico-recreativo, reconociendo su función social e identitaria y como factor para la recualificación del espacio urbano. En relación con este recurso territorial el Plan se plantea actuar con tres enfoques complementarios. En primer lugar identificando los elementos paisajísticos de mayor valor para ir introduciendo criterios de integración paisajística en todos los procesos de transformación y de construcción de nuevas infraestructuras o adecuaciones del medio que regula este Plan; en segundo lugar fomentando la valorización de los recursos paisajísticos a través de medidas de activación territorial de los paisajes y adecuación de itinerarios y miradores; por último actuando sobre los paisajes deteriorados de la bahía de Algeciras para posibilitar su regeneración y potenciando la recualificación de las zonas de mayor significación metropolitana.

El criterio paisajístico (a menudo ligado al ambiental), ha sido uno de los considerados como base de la definición del esquema de protección territorial descrito. En este esquema de protección, también se ha incluido la identificación y preservación de los principales elementos de referencia del paisaje (divisoria visual, hitos paisajísticos). Además, el Plan establece una serie de determinaciones para regular procesos de transformación en el planeamiento urbanístico, los criterios de trazado y diseño en la red viaria, en infraestructuras con especial incidencia paisajística, como las energéticas y otras que se deben implantar con criterios de integración paisajística en el suelo no urbanizable.

El paisaje ha sido a su vez objeto central en el diseño de una política activa de conservación-uso público y consideración de la articulación territorial (sis-

tema general de espacios libres), tanto en su función recreativa como identificatoria, incorporando, además, los atractivos naturales, culturales y del paisaje a la oferta básica del espacio turístico. Esta política activa supera el planteamiento de una ordenación convencional de los usos recreativos y plantea una estrategia de activación territorial mediante la potenciación de la interpretación y el "uso culto" de los paisajes en aquellos enclaves de valor paisajístico singular: la ensenada de Bolonia, la Isla de las Palomas, los Cerros del Estrecho y el entorno de Castellar-embalse de Guadarranque.



Por último, el Plan se plantea la recuperación de los paisajes degradados, debido a que la gran concentración de usos y actividades industriales en la aglomeración de la Bahía, junto con la inexistencia de criterios adecuados para las zonas residenciales o comerciales, ha provocado la acumulación de elementos desprovistos de interés y atractivo para la identificación ciudadana,

marginalizando además los elementos del medio más característicos, como los cauces, el borde marítimo de la Bahía o los conjuntos de vegetación.

Por ello se plantea la conveniencia de actuar de forma coordinada entre la administración autonómica y la local para diseñar un nuevo referente visual para el conjunto urbano de la Bahía de Algeciras, a través de un Plan Especial supramunicipal en el que se determinen las zonas del paisaje urbano que deben ser intervenidas para corregir su deterioro, minimizar los impactos visuales y recualificar los tramos residenciales de la Bahía. En dicho Plan se establecerán las tipologías de intervención, la identificación concreta de las intervenciones y su forma de obtención de los suelos que resulten necesarios, los instrumentos de intervención y los agentes responsables de ejecutar las mismas. De esta forma se pretende recuperar el potencial de estos espacios urbanos para asumir un papel de mayor cualificación y protagonismo en el futuro desarrollo urbano de la aglomeración.

■ Preservación e integración de los recursos culturales

El Campo de Gibraltar cuenta con una variada oferta histórico-cultural que incluye los conjuntos históricos de los núcleos de San Roque, Tarifa, Jimena y Castillo de Castellar, así como numerosos yacimientos arqueológicos y bienes de interés arquitectónico, a los que cabe añadir el Peñón de Gibraltar como elemento geográfico e histórico complementario.

Las propuestas del Plan están orientadas a la identificación de los recursos culturales (antiguos cortijos, eras, molinos, bunkers, etc.) hasta su definitiva incorporación en los catálogos y protección específica por los instrumentos de planeamiento general. Asimismo, se recogen los bienes incluidos en el Catálogo General del Patrimonio Histórico de Andalucía. Por último, se reconoce la oportunidad de potenciar su integración con otros espacios de interés metropolitano, en especial, con el sistema de espacios libres, y así como su puesta en valor como atractivo turístico y como alternativa en las actividades educativas y de ocio de la población residente.

La propuesta del Plan recoge la definición de los denominados Recursos culturales de interés territorial, los cuales se corresponden con elementos y edificaciones que además de mantener un reconocido valor histórico-cultural, presentan una localización adecuada en relación a su incorporación o cercanía a los espacios libres, parques fluviales metropolitanos e itinerarios recrea-

ivos. Se han identificado así, los siguientes Recursos culturales de interés territorial:

- Conjuntos históricos: Jimena de la Frontera, San Roque, Tarifa y Castillo de Castellar.
- Áreas arqueológicas: ciudad romana de Baelo Claudia, ciudad romana de Carteia, sitio arqueológico de Algeciras, necrópolis de El Rinconcillo, dolmen de Facinas y yacimiento del Cerro del Prado.
- Cuevas con representaciones de arte rupestre: XX enclaves con especial manifestación en los municipios de Tarifa, Los Barrios, Castellar de la Frontera y Jimena de la Frontera.
- Construcciones defensivas: castillos (Castellar, Torre de la Almoraima, Jimena de la Frontera, Guzmán el Bueno, Torre Cartagena) torres costeras (Torre Almiranta, Torre de los Adalides, Torre del Fraile, Torre de Getares, Torre de Montelatorre, Torre de Entrerrios, Torre Guadiaro, Torre Caída de Guadiaro, Torre del Rocadillo, Torre de Punta Mala, Torre Nueva, Torre de las Palomas, Torre del Cabo de la Plata, Torre de la Peña, Torre del Rayo, Torre de Guadalmequí, Torre del Cabo de Enmedio); fuertes (Fuerte de San García, Fuerte del Tolmo, Fuerte de San Diego, Fuerte de Santa Bárbara); y los 209 bunkers situados a lo largo de todo el litoral del ámbito de los que se significan como de relevancia territorial los de Carteia, Campamento, Guadiaro, Guadarranque, Guadalquivón, San Enrique y La Línea de la Concepción, a los que se suman los de la Isla de Tarifa, que también incluye varias baterías defensivas.

- Cortijos: La Almoraima, Casa de Parqueriza, Cortijo Tinoco, Cortijo El Espadañal Bajo, Cortijo El Esparragal, Cortijo Sambana, Cortijo del Puerto, Cortijo de Dientes, Cortijo Don Carlos, Cortijo La Parra, Cortijo El Gordo, Casa Barroso, Cortijo de Almoguer o La Almoguera, Cortijo Grande de Guadarranque, Cortijo Viña El Patrón, Cortijo de La Cuesta del Carpintero, Cortijo de Palmosilla, Cortijo del Pedregoso, Cortijo del Almendral, Casillo del Pinar de Redón, Cortijo La Alcaidesa, Cortijo La Zahonera, Cortijo Mojones Blancos, Cortijo de Guadalquivón, Cortijo Borondo, La Solana, Venta Anchón, Rancho de Venta Anchón, Cortijo La Isla.

- Otros: Faro de Punta Camero, Faro de Punta Camarinal, Molino del Gaitan, Molino de la Peña, Molino de Rodete, Puente sobre río Guadiaro, Acueducto de El Cobre, Acueducto de San Miguel, Acueductos de Bolo-nia.

Asimismo, el Plan recomienda que se definan los recursos culturales a integrar en el Espacio Cultural del Círculo del Estrecho, ligado a la presencia de restos de poblamiento prehistórico en cuevas y abrigos con manifestaciones rupestres y a las construcciones defensivas del litoral.

3. El sistema de asentamientos y la ordenación territorial de los usos urbanos

A la vista de las distintas determinaciones recogidas en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía y, considerando las características específicas y particulares de este ámbito, se contemplan los siguientes componentes de la propuesta de ordenación:

- Definición del esquema global de organización urbana:
 - Dos estructuras urbanas complejas, Bahía de Algeciras y el Territorio Turístico Mediterráneo, junto con varios núcleos vinculados, Pelayo a la Bahía y San Enrique al Territorio Turístico Mediterráneo.
 - La estructura rural tradicional de núcleos urbanos reconocible en ambas vertientes, núcleo histórico de Tarifa, núcleo costero de Atlanterra y núcleos históricos rurales de Castillo de Castellar y Jimena de la Frontera, además de los núcleos rurales de Castellar de la Frontera, Facinas, Tahivilla, Almarchal, Zarzuela, Cuartón, San Martín de Tesorillo y San Pablo de Buceite.
 - Núcleos turísticos y residenciales del Estrecho y vertiente atlántica, Zahara-Atlanterra, Lentiscal, Cuartón y Getares, además de otros dos núcleos en formación (Los Lances y Valdevaqueros).
- Configuración de un nuevo espacio de centralidad que contribuya eficazmente a la estructuración urbana del Arco de la Bahía y a la organización territorial del conjunto del ámbito, conformado por ámbitos con capacidad para acoger funciones centrales de servicios públicos y privados,

adecuadamente relacionados con la red de transporte público metropolitana.

- Definición y desarrollo de un sistema relacional compuesto por las redes de transporte público, por la red viaria metropolitana y por la red de espacios públicos metropolitanos.

▪ **El esquema básico del sistema de asentamientos**

En desarrollo de las determinaciones de la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía y del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, los crecimientos de los núcleos urbanos que se planteen por el planeamiento urbanístico deberán mantener el modelo de ciudad compacta y garantizar las infraestructuras y dotaciones y, en especial, su viabilidad respecto a la dotación de agua, cumplimiento de parámetros energéticos y eliminación de residuos. También se incide especialmente en la integración de los valores naturales, paisajísticos y culturales más significativos en los criterios de ordenación, garantizándose la protección de los componentes del capital público natural, paisajístico, cultural y la prevención y defensa del dominio público.

Entre las medidas planteadas por el Plan para la cualificación de los crecimientos residenciales, se prioriza el desarrollo de suelos urbanizables en forma de ciudad mediterránea compacta y se establecen determinaciones para la mejor adaptación de éstos a las características del entorno y a su diseño ecoeficiente. Asimismo, se hace hincapié en que la inundabilidad establece condicionantes estrictos a la planificación de sectores urbanizables en zonas con expectativas como son las proximidades de los ríos de la Jara, Palmones, Guadalquivir, Guadalquivir y Hozgarganta.

El Plan establece que la ampliación de capacidad y ocupación territorial del sistema de asentamientos tendrá lugar mediante el desarrollo de suelos colindantes al núcleo consolidado aplicando el principio de contigüidad, a la vez que insta al planeamiento municipal a la identificación e incorporación de urbanizaciones o edificaciones irregulares en Suelo No Urbanizable, con las garantías que se determinan en la Normativa.



libres metropolitanos y dotación de equipamientos públicos de índole territorial.

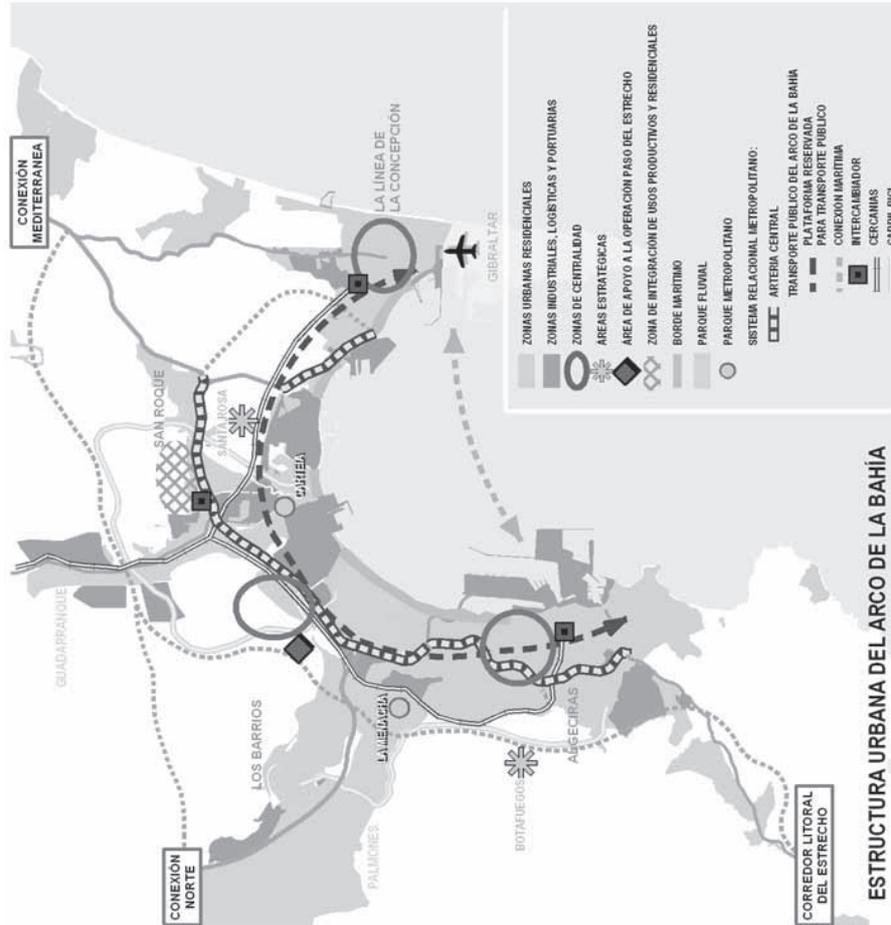
Para lograr este ambicioso propósito, el Plan identifica dos áreas de centralidad metropolitana reforzada: el centro remodelado de Algeciras (operación acceso central y articulación urbana de equipamientos supralocales) y un nuevo espacio de centralidad metropolitana en Los Cortijillos (Los Barrios), que funcionaría articulado con el nudo Taraguilla (San Roque). Estas dos áreas de centralidad se complementan con la situada en el núcleo urbano de La Línea, entorno al hospital y otras referencias supralocales. Estas áreas centrales deben estar correctamente articuladas con tres nudos del sistema de transporte público metropolitano (intercambiadores) que se describe en el capítulo siguiente.

En el nuevo espacio centralidad urbana de Cortijillos se combinan los usos residenciales, con equipamientos supralocales y otros usos terciarios con capacidad de atracción. En este espacio se estudiará, de forma preferente, la viabilidad de una estación para el tren de alta velocidad.

En el nuevo modelo es estructura urbana ocupa un papel central la reconversión de la actual carretera desdoblada N-340 en un gran avenida central que organice desplazamientos en transporte público y privado y que sirva de gran espacio relacional del Arco de la Bahía. El esquema de movilidad metropolitana contará asimismo con una red de carriles-bici que discurrirá por la avenida central y por otros itinerarios periféricos, pero relacionados con la movilidad de base diaria.

La viabilidad del área de centralidad de Los Cortijillos está condicionada por la existencia de grandes líneas eléctricas situadas al norte de Los Cortijillos y ligada al refuerzo de equipamientos y dotaciones comerciales en esa zona. Para ello, el Plan propone la posibilidad de nuevos crecimientos residenciales contiguos a los núcleos existentes, acompañados de equipamientos y dotaciones.

El esquema estructurante se complementa con los parques fluviales de Palmones y Guadarranque y con la recualificación del borde costero. Estos dos parques, apoyados en sendos elementos territoriales relevantes, tiene la misión de asegurar la permanencia de singularidades territoriales de alto valor para el reconocimiento identitario del territorio, proporcionar espacio libre las



■ **La estructura urbana del Arco de la Bahía**

En relación con la estructura urbana de la Bahía de Algeciras, el Plan contempla como uno de sus principales contenidos la propuesta de un nuevo marco para su reestructuración, dando por finalizada la larga etapa de colmatación del territorio por acumulación de grandes unidades yuxtapuestas y desestructuradas. Para ello se plantea la acción combinada de medidas de reforzamiento de la centralidad supralocal, definición de nuevos sistemas de transporte público de viajeros, establecimiento y adecuación de los espacios

■ Los nuevos crecimientos

actividades de ocio, encuentro social y contacto con el medio natural y espacio de transición entre los intensivos usos urbanos y los usos rurales.

Ambos parques fluviales incorporan un parque público metropolitano plenamente acondicionado para el uso público, La Mencha en el Palmones y Cartea en el Guadarranque. Las características de estos espacios se describen en el capítulo siguiente posterior dedicado a la adecuación de espacios turísticos y recreativos.

Por otra parte, el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA) establece que es preciso consolidar el carácter de complejo industrial de la Bahía de Algeciras, propiciando el mantenimiento de su nivel de empleo mediante una clara contribución a su modernización y adaptación a las nuevas condiciones productivas y ambientales.

El Plan combina el propósito de consolidar la función portuaria e industrial de este ámbito con las oportunidades vinculadas al nuevo modelo productivo que se está gestando al inicio del siglo XXI. En este modelo no tendrán cabida las industrias y las formas de producción de energía que generen emisiones perjudiciales a nivel global o local.

Por ello, se actúa en un doble enfoque. Por una parte, adoptando medidas de cautela y reserva para asegurar que la función productiva básica disponga de condiciones territoriales para su evolución y acogida de las futuras necesidades relacionadas con el tráfico portuario, con las actividades logísticas asociadas y con actividades transformadoras compatibles, por otro, contribuyendo a resolver la mejora de los nexos con las redes territoriales (transporte y otras) y la relación urbana puerto-ciudad y zonas industriales-ciudad.

De esta forma se contemplan las áreas de reserva estratégica de Botafuegos y Santa Rosa. La primera estará destinada a acoger los usos y actividades que en el futuro demanden las nuevas necesidades derivadas de la intensificación de tráfico comerciales intercontinentales, sean éstos canalizados por un enlace fijo o por intensos tráfico marítimos, y asimismo, serán compatibles otras actuaciones de interés público de iniciativa municipal. La segunda, Santa Rosa, estará destinada a garantizar la disponibilidad de grandes superficies de suelo para futuras necesidades relacionadas con el cambio de modelo productivo de la Bahía de Algeciras.

La estrategia de recualificación territorial del ámbito se completa además con la definición de diversas áreas en las que el Plan pretende reorientar el modelo territorial hacia estructuras basadas en la cohesión de sus diversos componentes urbanos y con una implantación en el territorio que mejore la integración en el mismo y preserve sus valores y su atractivo. Para lograr estos objetivos el Plan establece unas determinadas opciones de crecimiento en aprovechamientos, siempre que éstos contribuyan decisivamente a la consolidación del modelo. El control del proceso se apoya en los límites de carga y en los condicionantes de implantación tanto desde el punto de vista funcional, urbanístico, como de metabolismo urbano y de integración en el medio natural y en el paisaje. El desarrollo de estas determinaciones corresponderá al planeamiento general, el cual podrá clasificar suelos con destino a nuevos usos turísticos, productivos y residenciales con estricta sujeción al cumplimiento de las condiciones establecidas, suficientemente justificadas y documentadas. De esta forma se espera conseguir la reorientación y mejora de los procesos de desarrollo urbano y favorecer una ordenación equilibrada que garantice la compatibilidad de usos, la integración ambiental y la cohesión territorial del ámbito, garantizando además el interés supramunicipal.

Los nuevos crecimientos destinados a la dinamización turística y reorientación del modelo se justifican por la necesidad de aprovechar el potencial de desarrollo turístico, orientándolo hacia fórmulas de implantación en el que prevalezca la presencia de establecimientos de alojamiento reglado, equipamientos y servicios, así como usos empresariales de actividades de ocio y deportivas, que consoliden los atractivos existentes y optimicen su capacidad de generación de empleo estable. En el tramo de litoral comprendido entre Gibraltar y el límite de Manilva se plantea una ordenación turística de baja intensidad global, fijando un volumen de aprovechamiento tope para todo el tramo mediante la fijación de una superficie máxima de sectores urbanizables de 380 hectáreas que se pueden acoger a esta opción y la fijación de parámetros estratos de intensidad y composición de los aprovechamientos que garanticen su carácter turístico vinculado al modelo pretendido con generación de empleo y actividad económica. La definición de aprovechamientos edificables está plenamente orientada a la configuración de un modelo turístico basado en la identidad del territorio y en la integración en el medio ambiente local. Asimismo, se adoptan normas para prevenir la utilización incorrecta de estos instrumentos como fórmulas para el crecimiento de áreas urbanas insuficientemente vinculadas al modelo turístico que se pretende implantar, fijando mí-

nimos de plazas de alojamiento regular para las operaciones que se planifiquen.

Con esta estrategia se pretende combinar la movilización de este potencial endógeno como soporte de generación de empleo y actividad económica para el ámbito, con la asignación de un valor a estos espacios que refuercen la protección de sus valores ambientales. El cumplimiento y sujeción a los condicionantes establecidos se justificará en el proceso de revisión del planeamiento general mediante estudios específicos y de detalle.

Las propuestas para la dinamización turística del ámbito se concentran, con criterios diferenciados, en tres ámbitos: el litoral atlántico, el litoral mediterráneo y las zonas de interior. Para la zona atlántica se vinculan al ámbito recreativo-turístico de Tarifa en torno a su atractivo de naturaleza y a los deportes de viento. Para la zona mediterránea, en la franja litoral entre La Línea y Guadiaro en San Roque, se vinculan a la actividad turística en torno a deportes ecuestres (polo e hípica). Y en el interior para los ámbitos de Los Barrios, Castellar de la Frontera, San Roque y Jimena de la Frontera, se vinculan a sus valores natural-paisajísticos y al deporte del golf.

La identificación y localización de estos crecimientos serán definidas por el planeamiento general quedando ligados a la materialización efectiva de iniciativas empresariales que las ejecuten y desarrollen.

El Plan contempla, asimismo, medidas para permitir crecimientos urbanos que contribuyan a la estructuración del modelo de cohesión urbana que se propone. De esta forma se plantea la posibilidad al planeamiento general de clasificar suelos de carácter residencial, en la zona de El Guijo-Albaccerrado en Tarifa, Los Barrios, El Cañuelo en el oeste de Guadiaro en San Roque y Hozgarganta en Jimena de la Frontera.

La propuesta de Los Barrios se justifica por la necesidad de reorientar y reforzar la estructura urbana del arco de la Bahía en cuanto a funciones centrales, así como por la necesidad que tiene el conjunto de la Bahía de suelos aptos para las operaciones de vivienda de protección oficial. En este sentido, se pretende propiciar en esta zona una ordenación equilibrada y compatible entre usos residenciales, equipamientos supralocales y servicios privados ligados a la posición central de este espacio, contribuyendo a la cohesión territorial del Arco de la Bahía.

Las áreas de Tarifa, de San Roque y de Jimena de la Frontera estarán ligadas a las necesidades de viviendas derivadas del incremento de empleo en el espacio turístico. A éstas se une el área de Taraguilla-Miraflores (San Roque) en la que se propone al planeamiento general la inclusión tanto de usos residenciales, como otros de carácter productivo como pequeña industria, servicios comerciales, servicios tecnológicos y logística urbana.

4. La articulación interna del ámbito y su integración con el exterior

El Estrecho de Gibraltar es un nodo estratégico para el transporte de mercancías a nivel mundial. Ya se ha insistido en el hecho de que este papel se reforzará en los próximos años, tanto por el incremento de funciones en las relaciones atlánticas como por las relaciones Europa-África. La integración de las diferentes y potentes infraestructuras de transporte planificadas para el ámbito permitirá que en el Campo de Gibraltar se integren flujos peninsulares e intercontinentales de máxima jerarquía. Ello conlleva fuertes exigencias en la ordenación de usos y en las redes territoriales, con el fin de optimizar el aprovechamiento de las oportunidades ligadas a este hecho y contribuir al buen funcionamiento de la estructura territorial de las relaciones intercontinentales.

En este contexto, es preciso plantear un esquema de ordenación territorial que optimice esta gran oportunidad para el ámbito y que facilite el incremento de relaciones de este nodo con el territorio peninsular. Para ello se requiere establecer un sistema de transportes integrado, que propicie la intermodalidad, tanto en transporte de pasajeros como en mercancías, y que estimule el desarrollo funcional y bien articulado de las actividades productivas.

La propuesta del Plan toma como punto de partida las decisiones ya adoptadas por la planificación de los sistemas de transportes de interés general y establece medidas y actuaciones que procuran su efectiva integración en el ámbito así como la mejora de las relaciones internas. Para ello, se deberán priorizar aquellas actuaciones que fomentan la eficiencia y el uso del transporte público en las relaciones internas de la Bahía.

■ **Los puertos Bahía de Algeciras y Tarifa**

Las líneas de actuación previstas en las principales zonas en torno a la Bahía de Algeciras tienen por objeto que las infraestructuras existentes establezcan nuevas oportunidades de desarrollo y coadyuven a la mejora de la competitividad regional y nacional, así como al desarrollo de su área de influencia. Para el caso del puerto de Tarifa, la propuesta plantea su ampliación y reconversión, respondiendo tanto a la necesidad de satisfacer la falta de capacidad de sus infraestructuras para dar respuesta al tráfico generado y previsible en el futuro, como a la separación de usos portuarios y la consolidación del puerto de Tarifa como uno de los motores socioeconómicos y turísticos del ámbito.

Para ello, todas las intervenciones propuestas en los municipios del Campo de Gibraltar para mejorar la calidad de los servicios básicos, las infraestructuras de accesos y la adecuación de usos no productivos, deben tener como objetivo la mejora de la eficiencia del complejo portuario (Plataforma de actividades logísticas, políticas de modernización portuaria, actualización Plan Estratégico y Plan Director Portuario...).

Con este objetivo deben entenderse las directrices a desarrollar por los planeamientos urbanísticos de cada uno de los municipios, dirigidas a mejorar el grado de integración urbana del espacio portuario, especialmente de las zonas de contacto con los sectores centrales de sus ciudades y con el borde costero. Estas directrices deberán tener en consideración los Planes Especiales de Ordenación de la Zona de Servicio de la Autoridad Portuaria.

● **Mejora de los accesos a las instalaciones portuarias**

Accesos ferroviarios

La Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras está acometiendo el desarrollo ferroviario ligado a los muelles en servicio y la dotación ferroviaria en los nuevos desarrollos portuarios en marcha. Concretamente, se ha prolongado el ramal ferroviario que llegaba a Isla Verde, se ha ejecutado una playa de vías en la zona posterior de la terminal de contenedores del muelle Juan Carlos I que permitirá recibir y evacuar trenes directos desde la Terminal, y también se ha puesto en servicio un haz de vías que hará las veces de terminal de

expedición y recepción para el resto de muelles. Asimismo, está prevista la ejecución del acceso ferroviario a los nuevos desarrollos portuarios del Exterior de Isla Verde, consistente en un nuevo vial y ramal ferroviario interior que incorporará un haz o playa de tres vías que permitirá montar trenes de hasta 750 metros de longitud desde la Terminal Ferroviaria de Isla Verde Exterior.



Este Plan propone dotar a la plataforma portuaria de Campamento (San Roque) de acceso ferroviario y mejorar las conexiones del puerto con la Zona de Actividades Logísticas y apartaderos ferroviarios para dar servicio directo a las grandes industrias instaladas en su entorno (Acerinox, Endesa, Eon,...).

Accesos viarios

Las actuaciones previstas en los accesos al puerto de Algeciras consisten en la duplicación del acceso sur y en la remodelación del falso túnel que limita la capacidad del acceso norte.

Toda la ordenación de los accesos viarios está, además, condicionada por la necesidad de garantizar las condiciones adecuadas de seguridad y tránsito de la circulación en las operaciones de embarque y desembarque del pasaje en la Operación Paso del Estrecho.

A largo plazo, las funciones de tránsito de pasajeros se refuerzan con el incremento de capacidad del puerto de Tarifa, el cual va a experimentar una ampliación de sus instalaciones para alcanzar una capacidad de movimiento de pasajeros de unos dos millones al año. Esta función portuaria requiere una conexión viaria a la red con capacidad suficiente para absorber los flujos intensos de verano y unos nuevos accesos desde la red viaria general (A-48) al puerto, sin pasar por el intrincado viario urbano de Tarifa.

El desarrollo del proyecto de ampliación del puerto de Tarifa y su dimensionamiento está lógicamente condicionado, a largo plazo, por la viabilidad del enlace fijo. Es por ello, que este Plan recomienda que el proyecto se diseñe de forma modular, limitando los impactos ambientales y de transformaciones urbanas no deseables a las necesidades constatadas, para poder ir incrementando la capacidad del puerto de forma acompañada a las mismas.

- **Las áreas vinculadas a usos logísticos del Puerto de Algeciras**

El escenario de potencialidades del puerto en cuanto a actividades logísticas puede rebasar a largo plazo las superficies previstas en la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) Bahía de Algeciras situadas en El Fresno y en Estación de San Roque.

El Plan considera que es preciso garantizar el total desenvolvimiento del potencial productivo y por ello propone la creación de la denominada Área Estratégica de Botafuegos. Esta reserva ha de tener una superficie mínima de 140 hectáreas y se localiza al oeste del núcleo de Algeciras, en colindancia con la nueva autovía A-48. Esta nueva área estratégica se destinará a acoger los usos y actividades que en el futuro requiera la mejor integración territorial de las relaciones intercontinentales de tráfico de mercancías y sus actividades logísticas asociadas, estén éstas ligadas al enlace fijo con África o a otro tipo de relaciones marítimas. Asimismo, serán compatibles en dicha área otras actuaciones de interés público de iniciativa municipal.

Vinculada a la Operación Paso del Estrecho (OPE), el Plan se plantea habilitar un espacio como área de apoyo en Los Barrios, cuya función será gestionar la clasificación de vehículos de la OPE en un área exterior al puerto de Algeciras. Esta reserva ha de tener una superficie mínima de 50 ha y se localizará en un paraje con viabilidad de acceso a la futura autovía A-7.

La reserva estratégica de Santa Rosa (San Roque) podría acoger asimismo algunas de las actividades productivas vinculadas con las oportunidades que genera la excepcional posición de Algeciras en la red de tráficos marítimos y en la existencia de un complejo industrial potente y dinámico.

- **Conexión Europa – África: el Estrecho de Gibraltar**

La relación entre la Unión Europea y el norte de África, la instauración de un área de libre comercio en el Mediterráneo: la Zona Euromediterránea, llevará aparejado un aumento de las relaciones entre los continentes ribereños. La UE, que ya apuntó la necesidad de completar las infraestructuras de transporte y comunicaciones entre ambas zonas, ha encargado diversos estudios y documentos sobre varios aspectos del Magreb como su estructura empresarial y sus infraestructuras.

La importancia de esta conexión intercontinental radica en los beneficios en cuanto a comunicaciones, comercio e industria y, fundamentalmente, en la posibilidad de convertir las redes de transporte de España en un puente obligado de unión de las redes de Europa, África y América, dando lugar a una intensificación del tráfico y a elevar en mayor grado la ya privilegiada posición geográfica y estratégica de la Península, de forma que actúe como un punto de concentración y distribución de cargas hacia los tres continentes.

La mejora sustancial y estructural de la conexión Europa - África no puede ser viable si se considera como un proyecto aislado, ya que es necesario planificar la ordenación del territorio y particularmente las infraestructuras de transporte y comunicaciones en ambos extremos, que deberán integrarse funcionalmente con las infraestructuras actuales y futuras, por lo que se requiere una estrecha colaboración y un elevado grado de implicación.

El Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía considera esta conexión intercontinental como una oportunidad para Huelva, Sevilla y Cádiz para "funcionar como terminales de intercambio entre modos de transporte hacia el Norte de África o las regiones del Arco Mediterráneo", una nueva funcionalidad en la que el Estrecho de Gibraltar juega un papel decisivo.

construyera una conexión ferroviaria por el enlace fijo, ésta debería conectar con Algeciras y la reserva de Botafuegos para poder aprovechar todo su potencial en el marco de una estructura urbana y productiva de nivel adecuado a esta función.

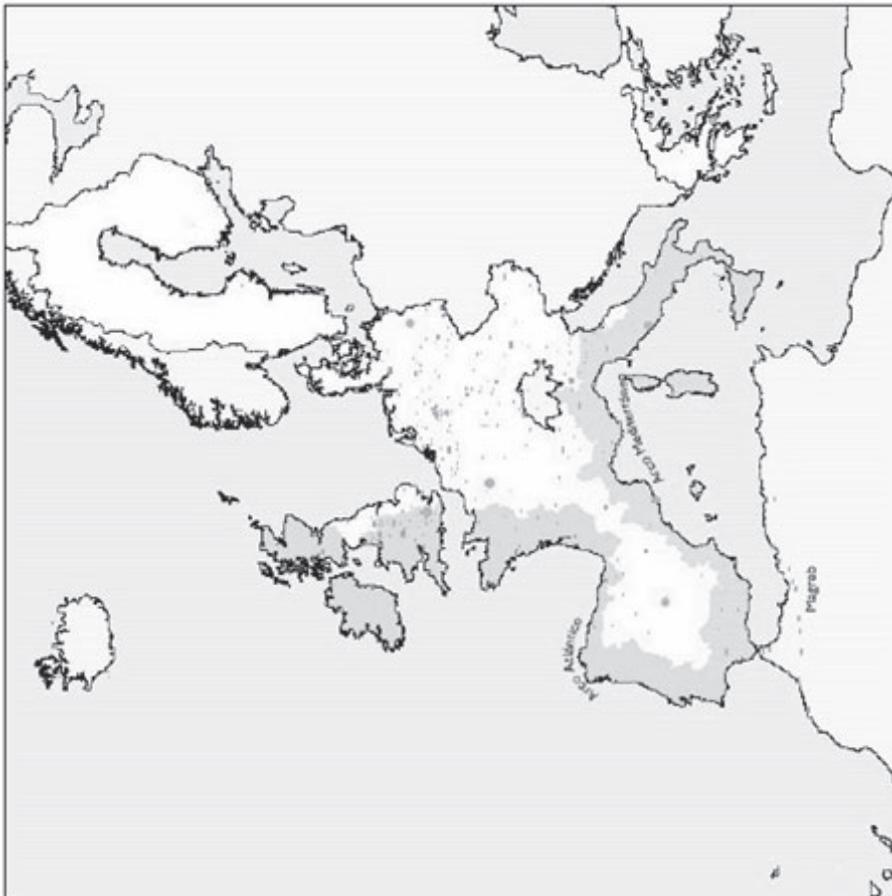
■ **La conexión aérea**

El Estrecho de Gibraltar necesita completar su esquema de relaciones de transporte con una potente conexión aérea que dé servicio a sus múltiples funciones territoriales relacionadas con el espacio europeo.

La posición del Campo de Gibraltar en la periferia peninsular, dotado de un gran nodo industrial y portuario con sólidas perspectivas de crecimiento y con un litoral en expansión turística, genera unas condiciones adecuadas para la dotación de un aeropuerto que se integre en la red de interés general.

Dicho aeropuerto se nutriría de la demanda de viajes europeos que relacionan la costa con diversos países emisores de turistas y residentes climáticos, así como de los viajes multipropósito relacionados con las funciones complejas de la aglomeración de Campo de Gibraltar. En los estudios iniciales que se están haciendo de posibles aeropuertos en la zona se concluye que existe una demanda que podría alcanzar el millón y medio de pasajeros al año. Durante un tiempo el uso compartido del aeropuerto de Gibraltar puede cubrir las necesidades de esta demanda, pero a largo plazo es preciso prever la construcción de una instalación aeroportuaria que proporcione la accesibilidad aérea necesaria dando servicio al Campo de Gibraltar y a la Costa del Sol Occidental, como así se contempla en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía.

Para concretar la ubicación conveniente y preferible de esta infraestructura es preciso abordar diversos estudios aeronáuticos, ambientales, paisajísticos, así como de conexión a las redes de transporte terrestre que permitan seleccionar la alternativa más idónea.



En relación con el proyecto de construir un enlace fijo entre Tánger y Tarifa, se establece una reserva estratégica con una superficie mínima de 120 hectáreas destinada a acoger los usos y actividades que en el futuro demande la ejecución y funcionamiento de esta infraestructura, en el caso de que se declare viable y se programe. Si se desistiera de este proyecto, podrá desafectarse esta reserva. En todo caso, este Plan recomienda que si finalmente se

■ La red ferroviaria

El Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía contempla para este ámbito la conexión ferroviaria de altas prestaciones con la línea costera mediterránea (Málaga) y con la Bahía de Cádiz. El trazado de esta última deberá tener en cuenta las instalaciones vinculadas al Enlace Fijo Europa - África.

Desde el Plan se propone, además de las ya señaladas ligadas al puerto, la mejora funcional de la línea Algeciras – Bobadilla, que incluye los ramales de Isla Verde y Algeciras – Estación de San Roque, con la finalidad de reducir los tiempos de los servicios actuales, así como la ampliación de la estación de San Roque y su vinculación con la ZAL Bahía de Algeciras. La actuación de mejora de las condiciones de la línea Algeciras-Bobadilla para que soporte los tráficos de mercancías resulta costosa y compleja desde el punto de vista ambiental, debiendo el proyecto adecuarse a las características del medio, plantear las menores afecciones posibles, y recoger todas las medidas correctoras necesarias.

Por último, para mejorar la accesibilidad interna en el ámbito, el Plan propone estudiar la viabilidad para establecer nuevos servicios de transporte de cercanías para pasajeros con Jimena de la Frontera y reducir los tiempos actuales.

■ La red de transporte público metropolitano

El Estrecho de Gibraltar es reconocido en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía como nodo de transporte de nivel regional, por lo que la dotación de equipamientos y servicios de gestión del transporte resultan prioritarias. Ello justifica además, la constitución en febrero de 2006 del Consorcio de Transporte del Campo de Gibraltar, cuyo objetivo principal se centra en el incremento de la participación del transporte público en la movilidad general del ámbito. El Nodo del Estrecho de Gibraltar debe ser objeto de un Plan Metropolitano, en el que quede definido un nuevo modelo de movilidad metropolitana basado en criterios de sostenibilidad.

Por ello, con objeto de fomentar la intermodalidad de los desplazamientos, completando los modos de transporte público existentes, y mejorar la movilidad en el arco de la Bahía, el Plan incorpora la creación de una plataforma

reservada de transporte público que conectará Algeciras con La Línea de la Concepción atravesando Los Barrios y los núcleos de La Menacha, Palmones, Carteia-Guadarranque, Campamento y Puente Mayoroga.

El trazado debe procurar la proximidad con las zonas de mayor densidad urbana de los municipios de la Bahía. A tal efecto, el Plan plantea aprovechar la futura reordenación urbana propuesta en los tramos viarios de la N-340 entre Algeciras-San Roque y la CA-34 (San Roque-La Línea), incorporándolos a la futura plataforma de transporte colectivo.

El Plan propone además, la implantación de tres intercambiadores de viajeros en el ámbito, ubicados en los núcleos de Algeciras, Taraguilla (San Roque) y La Línea de la Concepción, así como una estación/appeadero para transporte público de viajeros por carretera en Tarifa.

Se plantea, por último, estudiar la viabilidad de la conexión marítima para transporte público de viajeros entre La Línea de la Concepción y Algeciras, así como la posible idoneidad de una conexión similar pero de carácter estacional que de acceso a la población de la Bahía a las playas de Tarifa en época estival.

● Intercambiador de viajeros en Algeciras

En Algeciras se produce un importante trasbordo de viajeros, entre los tres modos de transporte presentes en la zona, viario, ferroviario y marítimo, por el triple motivo siguiente:

- Relación con Ceuta, cuyo nexo de unión con el resto del territorio nacional se produce exclusivamente por vía marítima y a través de Algeciras, con la que además mantiene relaciones bilaterales crecientes, de tipo económico y de servicios.
- Paso de ciudadanos magrebíes radicados en España y en el resto de Europa, con afluencias puntas en verano. Flujos turísticos, especialmente en verano, pero que se van incrementando progresivamente a otras épocas del año.

Para mejorar las disfunciones que actualmente se producen como consecuencia de la dispersión entre las diferentes terminales, cabría plantear un in-

tercambiador modal de transporte carretera-ferrocarril, localizado junto a la nueva terminal marítima, o bien la localización de una nueva estación de autobuses en contacto con la actual estación de ferrocarril, alternativa más viable ya que la construcción de la nueva estación de autobuses está proyectada en este emplazamiento, por lo que habría de conectarse este enclave mediante un elemento de transferencia sobre el antiguo cauce del río, con la terminal marítima. Ello exige un estudio específico de la zona que abarca las actuales terminales, que contemple las soluciones a adoptar para resolver los respectivos accesos, viario y ferroviario y la posible centralización total o parcial de dichas terminales, que permitiría una mayor rentabilización de las instalaciones y servicios.

● Intercambiador de viajeros en La Línea de la Concepción

La potenciación de las instalaciones portuarias de La Línea para el tráfico de viajeros, especialmente con Ceuta, y el uso compartido del aeropuerto de Gibraltar, pueden justificar la implantación en la zona de un intercambiador viario-marítimo-aeroportuario, que facilitaría especialmente los flujos turísticos hacia la Costa del Sol y de ésta hacia Marruecos.

● Intercambiador de viajeros en Taraguilla (San Roque)

Este intercambiador se propone como nexo de unión entre el Arco de la Bahía y el interior del ámbito, y como tal supondrá una importante mejora de la articulación territorial interna.

■ La red viaria

La red viaria, centrada en los ejes de la conexión norte (A-381) y la conexión mediterránea (A-7), debe ser el soporte de las relaciones de movilidad urbana metropolitana, tráficos de pasajeros del Estrecho y parte de los tráficos de mercancías que no son captibles por otros modos de transporte.

Con el objeto de mejorar la conexión con el exterior y facilitar el acceso a todo el territorio, el Plan realiza la siguiente jerarquización de la red viaria:

- Red exterior: Varios de conexión con los grandes ejes regionales nacionales del centro y norte peninsular (A-381) y el oeste mediterráneo (Autovía del Mediterráneo), junto con el arco de interconexión entre ambos y los viarios que favorecen las conexiones subregionales tanto litorales, con la Bahía de Cádiz, como internas con el ámbito territorial de Ronda. Incluye, asimismo, la mejora o la creación de nuevos accesos viarios al puerto de Algeciras, al puerto de Tarifa y a las instalaciones portuarias de Campamento (San Roque), con los cuales el Plan persigue conseguir la integración plena del sistema portuario en el territorio.

Junto a éstas, el Plan recoge las actuaciones que sobre las conexiones exteriores están previstas por la planificación sectorial y propone algunas mejoras:

- Nuevo itinerario de conexión de alta capacidad entre la A-381 y la A-7 (variante de la A-7) en las proximidades del núcleo de Los Barrios, considerando su posible futura integración en la organización urbana de la ciudad. Para ello el planeamiento urbanístico de Los Barrios ha de mantener la reserva prevista en el Plano de Articulación Territorial para la futura construcción de una variante.
- Nuevo itinerario A-48 Vejer de la Frontera-Tarifa-Algeciras (Autovía de la Luz, de alta capacidad).
- Recomendación de un nuevo enlace en la A-48, en la variante exterior de Algeciras, vinculado al Acceso Central a esta ciudad.
- Refuerzo de capacidad de la A-405, con el objeto de mejorar las conexiones con el interior de la región.
- Red de articulación interior: Viario complementario del anterior cuya finalidad es mejorar las conexiones en el interior del ámbito.

La propuesta recogida por el Plan para esta red de articulación interior es la siguiente:

- a) Nuevo itinerario de acceso a Atlanterra desde la CA-6202, que incorpora variante en El Almarchal, con objeto de diversificar los tráficos y evitar la sobrecarga de tráficos de paso en Zahara de los Atunes. La ejecución de este itinerario estará ligada a la ordenación de este ámbito y sus nuevos desarrollos.

5. Configuración y ordenación del espacio turístico y recreativo

■ Ordenación del espacio turístico

Para la ordenación y adecuación del espacio turístico se propone una estrategia general basada en la competitividad, en la identidad y en la capacidad de ofrecer una experiencia diferente. Este planteamiento general goza de respaldo generalizado en la estructura social y productiva del ámbito. Para lograr un objetivo de estas características es preciso fomentar y facilitar el desarrollo e implantación de establecimientos empresariales (alojamiento, ocio, comercial, salud, actividades deportivas y recreativas...) y crear condiciones para que la ordenación urbanística configure espacios turísticos bien ordenados y de calidad urbana y ambiental.

b) Ejecución de la variante de San Martín del Tesorillo (A-2102), propuesta por el Plan Más Cerca.

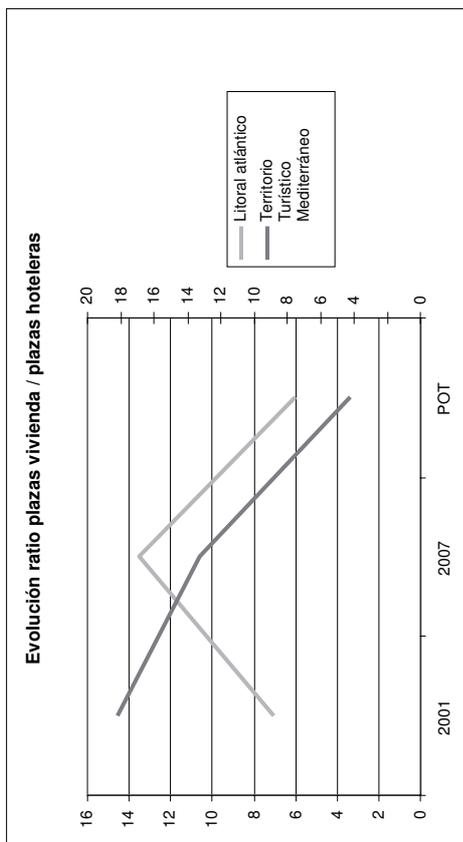
c) Acondicionamiento, mejora y/o seguridad vial de varios itinerarios: A-2102, de conexión de San Martín del Tesorillo y la A-7, propuesto por el Plan Más Cerca; A-2103, de conexión de la A-7 con la A-2102; A-2101, de conexión de Jimena con San Martín del Tesorillo; CA-9207, de acceso al Complejo Medioambiental Sur de Europa y el viario de acceso a las instalaciones industriales de Guadarranque y Palmones, que incluye la construcción de un puente sobre el río Guadarranque).

A ellos se suman los denominados viarios paisajísticos, ejes interiores que transcurren por Espacios Naturales Protegidos y presentan gran interés paisajístico. Tendrán la consideración de carreteras turísticas y mantendrán características poco impactantes (trazado, anchura, señalización, etc.) para evitar en la medida de lo posible las alteraciones del medio natural por el que transcurren. Además de una adecuada señalización, estos viarios contarán con miradores y puntos de observación del paisaje e interpretación de la naturaleza, así como áreas y elementos de descanso y apoyo a dicha actividad recreativa. También podrán contar con aparcamientos de pequeña dimensión y carril bici.

El Plan recoge, asimismo, que el tramo de la N-340 Tarifa-Algeciras tendrá consideración de carretera paisajística, una vez que dicho viario haya pasado a formar parte de la red de articulación interna, y a su vez, acogerá una plataforma reservada de uso estacional para la circulación preferente de transporte público colectivo entre la Bahía de Algeciras y las playas de Tarifa.

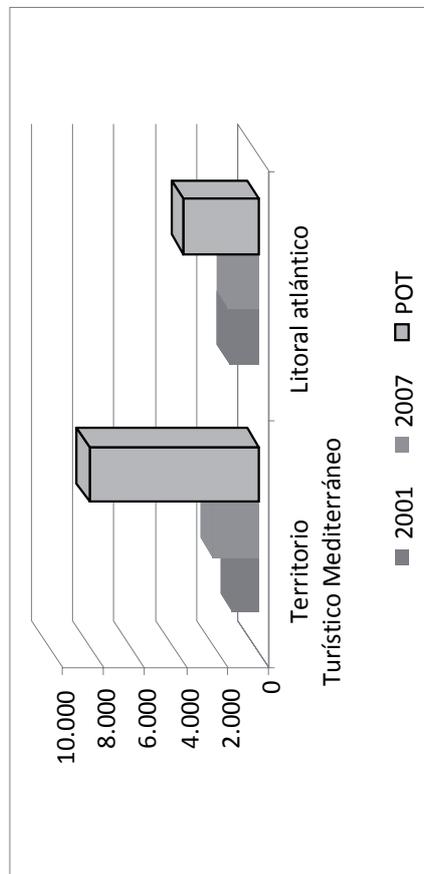
Se contempla la interconexión entre los trazados de los sistemas viarios, carriles bici y paseos peatonales de los municipios litorales del ámbito (Algeciras, Los Barrios, San Roque y La Línea de la Concepción) en las franjas donde existan suelos urbanos colindantes.

Por último, se plantea la necesidad, una vez ejecutados los nuevos ejes exteriores de primer nivel (autovías Algeciras-Tarifa, Algeciras-San Roque y San Roque-Campamento), de realizar la reordenación urbana de los tramos Algeciras-San Roque (N-340) y San Roque-La Línea (CA-34) con el objeto de transformar estas vías en ejes blandos, de generación urbana, que puedan ir complementados con plataformas de transporte colectivo y movilidad alternativa.



El Plan se posiciona totalmente a favor de la utilización de los mejores espacios turísticos litorales para el desarrollo, ambientalmente bien integrado, de operaciones de alto contenido en plazas hoteleras y establecimientos turísticos de ocio, comercio y actividades. De esta forma se pretende mejorar sustancialmente la relación entre plazas en viviendas de uso turístico y plazas hoteleras, que en el conjunto del ámbito subió del 7 al 8 entre 2001 y 2007, pre-

viendo el Plan una mejora hasta solo 5 plazas residenciales por cada plaza hotelera. Para ello, se propone al planeamiento general la posibilidad de identificar suelos para la dinamización turística con elevado contenido de empleo y producto turístico de alto atractivo turístico y refuerzo de la competitividad. El Plan se plantea como objetivo la incorporación de un mínimo de 4.050 plazas hoteleras en el litoral, parte de ellas en el más alto nivel de categoría.



- Los núcleos urbanos ligados al Territorio Turístico Mediterráneo: Portichuelos-Alcaidesa-Borondo, Sotogrande-Guadiaro.



Componentes del espacio turístico

El espacio turístico está constituido por cuatro grandes ámbitos con los componentes que se indican:

- El espacio natural-turístico de la vertiente atlántica, con los núcleos urbanos de Zahara-Atlántica, Vadevaqueros, Los Lances, Tarifa, El Cuartón y Getares. Incorpora la ensenada de Bolonia y sus recursos naturales y culturales, el frente litoral de los Lances y Valdevaqueros y sus espacios urbano-turísticos, playas de Tarifa y la isla de las Palomas y los cerros del Estrecho.
- El espacio rural-natural ligado a Los Alcornocales con los cascos históricos de San Roque y Jimena de la Frontera, el área de activación territorial del Castillo de Castellar-Guadarranque, las adecuaciones turístico-recreativas existentes o que puedan ser desarrolladas, y los itinerarios y espacios de uso público establecido en el Parque Natural de Los Alcornocales.
- El espacio portuario e industrial de la Bahía, que reúne los lugares atractivos para el turismo industrial del puerto y grandes industrias de la Bahía de Algeciras y el espacio portuario de relación con África y de recepción de cruceros.

La interpretación de este Plan sobre los referentes estratégicos del espacio turístico del Campo de Gibraltar se fundamenta en dos relaciones existentes y otras dos potenciales:

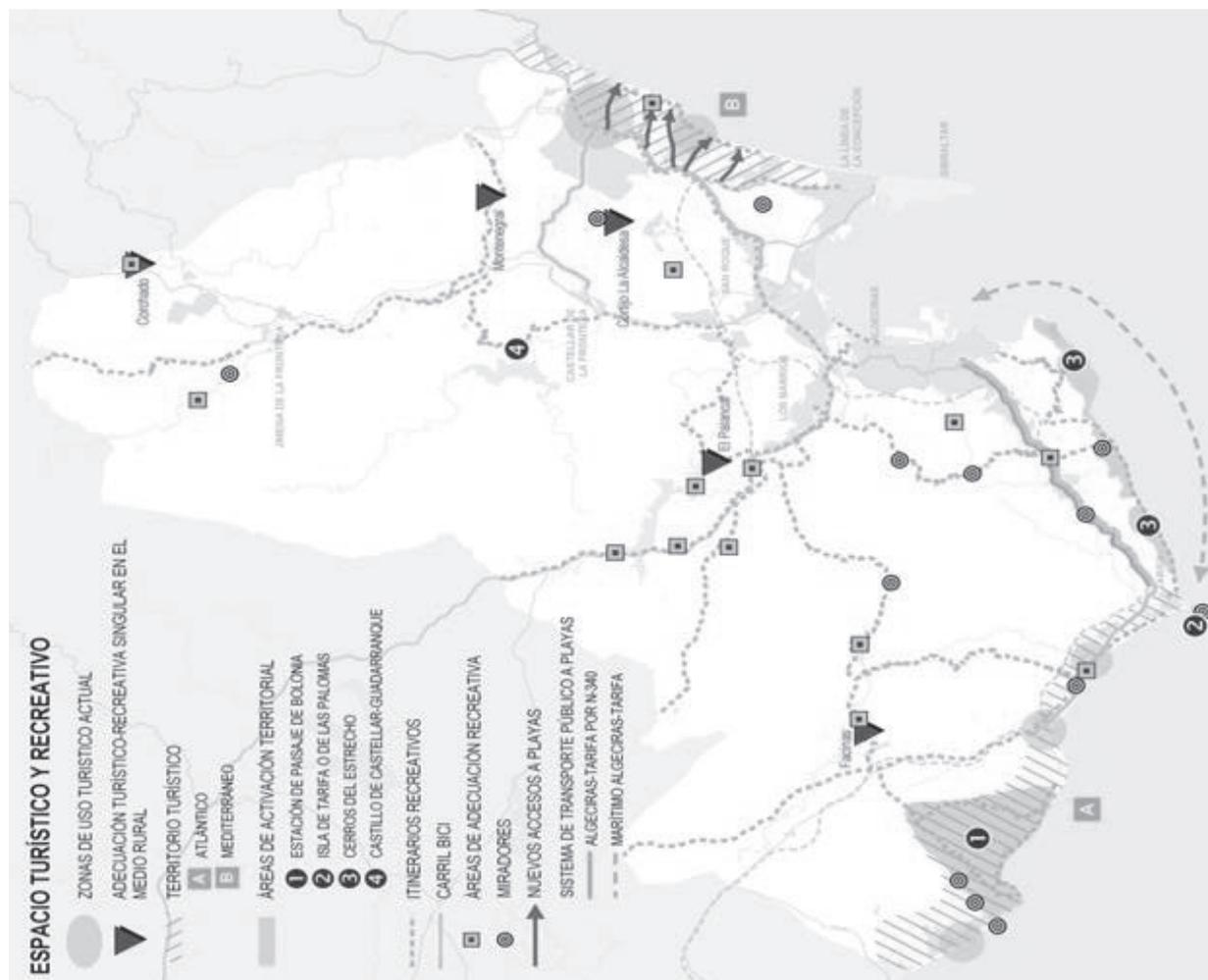
- Integración del litoral atlántico del ámbito (Tarifa, Los Lances, Valdevaqueros, Bolonia y Atlanterra) en un mismo destino turístico (Costa de la Luz-Cádiz) junto con Barbate, Vejer de la Frontera, Conil de la Frontera y Chiclana de la Frontera.
- Relación diferenciadora del espacio turístico-residencial Guadiaro-Sotogrande-Alcaidesa respecto al destino turístico Costa del Sol, enfatizando su marcada identidad diferencial y marca personalizada.
- Reconocimiento de los componentes comunes del espacio natural Alcornocales con zonas próximas de La Janda, con Grazalema y con el Valle del Genal, de potencial turístico rural y de naturaleza.
- Oportunidades de la conexión con Marruecos, a través de Ceuta y Tánger, que refuerza el atractivo turístico del ámbito, por las posibilidades excursionistas de ambiente exótico que ofrece.

Para cada uno de los cuatro grandes ámbitos del espacio turístico se establecen en el Plan las siguientes orientaciones y determinaciones:

Espacio natural-turístico de la vertiente atlántica

Para este ámbito se establece un modelo de ordenación con los siguientes componentes:

- Se identifican tres áreas de activación territorial: Estación de Paisaje de Bolonia, Isla de las Palomas o de Tarifa y Cerros del Estrecho, cuyo contenido se desarrolla en apartado posterior.
- Ordenación de Zahara-Atlanterra. En coherencia con lo establecido por el Plan de Ordenación del Territorio de La Janda, pendiente de aprobación, se establecen determinaciones para la ordenación de forma coordinada de la franja litoral entre Zahara de los Atunes (Barbate) y Atlanterra (Tarifa), al que se incorporan además crite-



rios de integración paisajística. Esta ordenación intermunicipal debe priorizar la reorientación del ámbito hacia otro modelo turístico con mayor participación de los establecimientos turísticos empresariales, reduciendo el alojamiento residencial de temporada, la integración del espacio turístico en el territorio y el establecimiento de una red de transporte público y conexiones internas en medio no motorizados, junto con la ordenación de los espacios que deben ser destinados al uso y disfrute público.

- Ordenación de Los Lances. El Plan plantea al planeamiento general de Tarifa la formulación de un instrumento de ordenación que incorpore el ámbito de influencia inmediato de la N-340 en el frente de La Peña-Los Lances y el espacio costero (incluido en el Parque Natural del Estrecho), con objeto de desarrollar un enfoque de ordenación integral que consiga la consolidación del modelo de establecimientos turísticos de pequeña y mediana dimensión, la integración de los espacios urbanos, y la ordenación de los usos recreativos de las playas y su entorno, así como los usos náutico-deportivos, compatibilizando estos usos con los valores naturales existentes, especialmente los hábitats de interés y las especies protegidas y migratorias y ordenando los desplazamientos longitudinales en medios no motorizados y transporte público.
- El ámbito turístico-recreativo de Tarifa tiene como finalidad ordenar y canalizar las potencialidades existentes en torno a dos segmentos de especial importancia en este ámbito: turismo de viento (surf, windsurf y Kitesurf) y turismo de naturaleza, complementados por la corta temporada de sol y playa estival.

Territorio Turístico Mediterráneo

Para este ámbito se establece un modelo de ordenación con los siguientes componentes:

- Se identifica un ámbito de dinamización turística mediterránea, comprendido entre el litoral y la A-7 y su continuación por la A-383, en el que se incluyen las zonas de Portichuelos, Alcaidesa, Borondo y Los Pinos.
- La incorporación a la explotación turística de parte del litoral existente entre los suelos urbanos y urbanizables al norte de la Línea de la Concepción y los suelos urbanos de La Alcaidesa. Esta incorporación debe ser

compatible con la preservación de un tramo libre de litoral para evitar los fenómenos indeseables de conurbación continua.

- En el ámbito de Borondo contiguo a Sotogrande se identifica un espacio de elevado valor natural y paisajístico. La propuesta para esta zona se justifica por la conveniencia de ordenar el aprovechamiento turístico de este espacio, posibilitando la conservación de los valores naturales, reservando suelo para el acceso público a la naturaleza y al paisaje litoral. En su entorno próximo se ubican espacios turísticos con instalaciones de elevada calidad y prestigio internacional, por lo que una actuación en este ámbito se plantea con el fin de: mantener y potenciar el segmento de mayor nivel en el mercado turístico europeo con establecimientos hoteleros de alta calidad y de características singulares, integrados en el medio natural; facilitar la integración del espacio turístico de La Alcaidesa en el ámbito territorial de Borondo; y habilitar los recursos territoriales de las playas, el alcornocal y el entorno fluvial del río Guadalquivir para reforzar las dotaciones de espacios libres metropolitanos con fines de uso público y recreativo.
- Espacio del polo y la hípica. En la zona de la vega del Guadiaro y su área de influencia se impulsará la instalación en el suelo no urbanizable de explotaciones agropecuarias destinadas al uso recreativo de los caballos para diferentes usos, deportivos y de paseo. Así mismo se propone al planeamiento general de San Roque la incorporación al espacio turístico del ámbito litoral de Los Pinos en Guadiaro, que tendrá la finalidad de articular los componentes de mayor nivel y complejidad de las actividades de polo e hípica, localizando servicios especializados y servicios turísticos vinculados a los turistas ecuestres.

Espacio rural-natural ligado a Los Alcornocales

Para este ámbito se establece un modelo de ordenación con los siguientes componentes:

- Se identifica un área de activación territorial en Castillo de Castellar-Guadarranque, cuyo contenido se desarrolla en apartado posterior.
- Se reconoce el interés público de las adecuaciones turístico-recreativas en suelo no urbanizable, con incorporación de alojamiento de dimensión

unitaria no superior a 60 plazas. Entre éstas se identifican tres actuaciones preferentes para la iniciativa pública: Facinas (Tarifa), El Palancar (Los Barrios) y El Corchado (Jimena de la Frontera).

- Itinerarios recreativos y áreas de adecuación recreativa en espacios de especial interés rural y natural. Parte de los itinerarios recreativos debe ser compatible con los recorridos a caballo y parte de ellos con bicicleta. En todo caso se debe habilitar el recorrido adosado a la carretera Algeciras-Tarifa (cuando se desafecte del uso actual) y a la antigua carretera Jerez-Los Barrios para recorridos en carril-bici.
- Se recomienda la adecuación de puntos de especial interés paisajístico y naturalístico, compatible con la conservación de los valores existentes, tales como el entorno de los embalses, puntos de observación de fauna o formaciones de vegetación, de forma que sea posible su uso y disfrute.

Espacio de interés turístico ligado a los puertos

Para este ámbito se establece un modelo de ordenación con los siguientes componentes:

- Se recomienda la adecuación de los puertos de La Línea de la Concepción y Tarifa para escala de cruceros. En el caso del puerto de Tarifa, el proyecto de la ampliación prevista incluye una terminal específica para dicho uso.
- Se recomienda la adecuación del espacio de tránsito de pasajeros de los puertos de Algeciras y Tarifa para su uso por parte de los turistas.
- Se recomienda la adecuación de determinados espacios del Puerto de Algeciras para propiciar y fomentar la visita de turistas a sus instalaciones.
- Se recomienda la adecuación de determinadas instalaciones industriales privadas para propiciar y fomentar su visita.

• **Ordenación del litoral**

Playas

Respecto a las playas se establece la obligatoriedad de realizar un acondicionamiento turístico de las mismas, dotándolas de servicios para



El Lentiscal y Loma de San Bartolomé

facilitar la estancia, el confort y el ocio. Asimismo, se dispondrán nuevos accesos a las playas con déficit de accesibilidad, como es el caso de las localizadas al nordeste del ámbito, entre Torre Nueva (La Línea de la Concepción) y la urbanización Sotogrande (San Roque).

Puertos

Se plantea la necesidad de adoptar medidas para facilitar la oferta de actividades náutico-recreativas, deportes subacuáticos y náuticos de vela y motor por parte de empresas turísticas en las instalaciones existentes, así como la introducción de medidas en la ordenación de los puertos para potenciar su uso como espacio de interés turístico, en actividades de hostelería, contacto con las actividades pesqueras y comerciales.

Para el puerto de Tarifa, y asociado a la ampliación prevista de sus instalaciones, el Plan recoge la oportunidad de su adecuación para la recepción de cruceros y la adaptación de la dársena pesquera para el uso turístico (marina náutico-deportivo-pesquera).

Zona de Influencia Litoral

Se establecen criterios para que este espacio funcione como banda de protección de los suelos litorales actualmente libres, que en el caso de que estos fueran incorporados en un futuro al proceso urbanizador, deberán quedar como reserva especial para espacios libres y uso público, dotaciones de equipamientos y servicios a la población y a la actividad turística y alojamientos hoteleros.

- **Creación de nuevos elementos de atracción turístico-recreativa**

El Plan propone la puesta en valor e incorporación al uso público y aprovechamiento turístico de cuatro ámbitos concretos en los que se observa una especial potencialidad para que sus valores ambientales, naturales, paisajísticos y recreativos lleguen a constituir nuevos elementos de atracción turística –recreativa, si bien para ello precisan de una intervención específica.

Se trata de las denominadas Áreas de Activación Territorial, en las que la ordenación está centrada en estrategias de potenciación y acondicionamiento



Playa de Valdevaqueros, en el Parque Natural del Estrecho, Tarifa



Vista aérea de la Isla de Tarifa o de las Palomas

de los recursos y espacios de valor desde un enfoque especialmente adaptado a criterios turísticos, bajo una perspectiva de generación de actividad y empleo.

Estación de Paisaje de Bolonia

La configuración del relieve en el entorno de la ensenada de Bolonia, en forma de gran anfiteatro, la calidad del paisaje y la fuerza simbólica de su patrimonio natural y cultural, justifican la singularidad y significación territorial de este ámbito a escala supramunicipal.

El adecuado acondicionamiento para el uso y disfrute público de este ámbito singular, precisa de una ordenación integrada, que se plantea mediante políticas activas que permitan incorporar parte de estos recursos a los atractivos turísticos del Campo de Gibraltar, poniendo en valor los recursos históricos de la ensenada de Bolonia, el potencial del Conjunto Arqueológico de Baelo Claudia y la potencialidad ambiental y paisajística del Parque Natural del Estrecho.

Con la implantación de la Estación de Paisaje de Bolonia se pretende configurar un espacio con carácter, dotado de un fuerte atractivo para segmentos de turismo de comportamiento no masificado, que constituya una referencia de escala regional en relación a la calidad original del territorio litoral en la zona de influencia del Estrecho de Gibraltar.

Isla de Tarifa o de las Palomas

La Isla de Tarifa tiene un importante potencial para acoger usos de interés turístico. Sus propios valores de vistas y paisaje, la singularidad de sus escenarios "defensivos" y especialmente su posición en el Estrecho de Gibraltar, la convierten en un lugar idóneo para formalizar la interpretación del patrimonio territorial como expresión de una estrategia identitaria y de uso público, con una propuesta de aprovechamiento centrado en el interés general.

La Isla puede estructurar los recursos turísticos relacionados con los flujos migratorios de especies, con los ecosistemas del Estrecho y con el patrimonio cultural asociado al Estrecho de Gibraltar, actividades de investigación biológica, así como las relaciones con África en su dimensión artística y de comunicación.



Por su protección medioambiental (Zona de Regulación Especial B1 "Espacios costeros de interés naturalístico y paisajístico" del Parque Natural del Estrecho) y su fragilidad ecológica y paisajística, la propuesta se sustenta en fórmulas de intervención que garanticen la preservación de sus valores naturales. Así, el diseño de las actuaciones a desarrollar en la Isla deberá adecuarse a las directrices establecidas en el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales, favoreciendo la reutilización de construcciones en desuso y la eliminación de las que no tengan utilidad, en una ordenación que garantice la conservación de los valores existentes y con un diseño de funcionamiento basado en la autosuficiencia.

El cambio de uso de la Isla de las Palomas representa una oportunidad para formalizar un espacio de referencia que articule los valores patrimoniales, los flujos naturales y el carácter emblemático de Tarifa en el espacio geoestratégico del Estrecho.

Cerros del Estrecho

La franja comprendida entre Punta Camorro (Tarifa) y Punta del Carnero (Algeciras) cuenta con un especial potencial recreativo y de uso público vinculado a las perspectivas del Estrecho y del continente africano.

La ordenación de este frente litoral, perteneciente al Parque Natural del Estrecho, consiste en su activación territorial mediante la puesta en valor y acondicionamiento de sus recursos, especialmente basados en el potencial de las panorámicas que ofrece y en constituir el punto más meridional del continente europeo, para su integración en el conjunto de atractivos turísticos del ámbito, así como en la composición del sistema de espacios libres de interés territorial del Campo de Gibraltar.

La propuesta está basada en una ordenación unitaria de este ámbito en base al atractivo que representan los valores paisajísticos que presenta y se articula con itinerarios recreativos que ofrecen panorámicas diversas, apoyándose, asimismo, en la presencia de miradores y zonas de descanso.

Castillo de Castellar - Guadarranque

En el ámbito del Parque Natural de los Alcornocales, en el entorno del embalse del Guadarranque y del Castillo de Castellar se ha identificado un enclave de especial singularidad y potencial turístico y recreativo asociado a su patrimonio natural, a su vinculación al paisaje del agua del embalse y a la presencia de un bien histórico de interés como es el Castillo de Castellar (declarado BIC, con la categoría de conjunto histórico).

La estrategia de activación de esta zona mediante la adecuación de las posibilidades de uso recreativo y turístico de estos recursos desde una actuación de carácter supramunicipal contribuiría a su conservación y puesta en valor como atractivo representativo del interior del Campo de Gibraltar, así como su configuración y fomento como espacio de uso público.

La propuesta de ordenación compatibiliza la conservación del patrimonio territorial, la recuperación de las posibilidades del uso público y turístico del castillo y sus edificaciones anexas, y la preparación de la zona contigua al embalse para la realización de actividades deportivas y de relación con la naturaleza.

■ **Ordenación del uso recreativo**

Las medidas de ordenación del uso recreativo en el ámbito se centran en las siguientes cuestiones:

- Intensificar y mejorar el uso recreativo de los Espacios Naturales Protegidos, especialmente en el Parque Natural de los Alcornocales.
- Ordenar y canalizar la intensa demanda de uso del espacio de playas, en función de la capacidad de carga y del nivel de uso que soportan.
- Configurar una red de espacios libres y de uso recreativo que articule e integre el medio natural y el urbano.

● **Intensificación y mejora del uso recreativo en los Espacios Naturales Protegidos**

La mejora de la red de infraestructuras y equipamientos de uso público en el interior de los Parques Naturales de Los Alcornocales y del Estrecho es un objetivo básico para la puesta en valor y aprovechamiento, de forma respetuosa con el medio, de los recursos naturales y paisajísticos del ámbito.

Para la consecución de este objetivo, el Plan apuesta por la creación de adecuaciones recreativas, así como redes de miradores e itinerarios recreativos, que conjuntamente con las vías pecuarias, articulan e interrelacionan todo el territorio.

Entre las adecuaciones recreativas se recogen, aparte de las ya previstas por la Consejería de Medio Ambiente en ambos Parques Naturales, tres nuevas propuestas por el Plan a localizar, respectivamente, en las inmediaciones de los Embalses de Guadarranque, Charco Redondo y Almodóvar, con el objeto de aprovechar las favorables condiciones recreativas de las láminas de agua.

Las redes de miradores y los itinerarios recreativos propuestos por el Plan recogen, asimismo, los puntos de observación y senderos planteados por la Consejería de Medio Ambiente para dichos Parques, a los cuales se añaden:

Cuatro miradores, localizados, respectivamente, en los hitos paisajísticos de las cimas de las sierras litorales de Carbonera y del Arca, en La Peña y en la Isla de Tarifa o de las Palomas.

- Varios itinerarios recreativos, algunos ya existentes o en realización, y de gran importancia como el Gran Recorrido GR-7 (E4), el Corredor Verde Dos Bahías, o la Puerta Verde de La Línea de la Concepción, y otros propuestos por el Plan con el objeto de potenciar la interconexión entre los distintos itinerarios y favorecer, de este modo, el reconocimiento global del Campo de Gibraltar. Se recogen, así, los siguientes itinerarios recreativos:
 - a) Sendero de Gran Recorrido GR-7 (Sendero Europeo E-4), cuya función es unir Tarifa con el Peloponeso. Recorre de sur a norte el ámbito a través del Parque Natural de los Alcornocales, conectando el litoral con la sierra. Es además el primer sendero señalizado a nivel nacional y el primer sendero intercontinental, ya que pasa de Europa a África. Desde el Plan se propone su prolongación hacia San Martín del Tesorillo a través de vías pecuarias para permitir su conexión con la parte oriental del ámbito.
 - b) Corredor Verde Dos Bahías (promovido por la Consejería de Medio Ambiente y la Diputación de Cádiz), que permitirá recorrer la totalidad de la provincia en sentido transversal, comenzando a orillas del Atlántico, en el Parque Natural de la Bahía de Cádiz, y terminando en el Mediterráneo, en el Paraje Natural Marismas del Río Palmones. Manifiesta una doble finalidad: ecológica, al servir de nexo de unión entre distintos espacios naturales, y socioeconómica, ya que puede convertirse en un marco idóneo para el desarrollo de actividades turísticas recreativas. Está siendo ejecutado por la Junta de Andalucía y transcurre íntegramente por cañadas; mantiene un trazado este-oeste suponiendo la conexión con el vecino ámbito de La Janda; y discurre durante gran parte de su recorrido por el Parque Natural de los Alcornocales. Su conexión a la altura del río Palmones con el sendero GR-7 permite la interrelación N-S y E-O del ámbito (en la parte occidental).
 - c) Puerta Verde de la Línea de la Concepción, primera fase de la actuación denominada Puertas Verdes del Campo de Gibraltar, iniciativa de la Consejería de Medio Ambiente, cuya función es conectar dicho núcleo urbano con su entorno natural a través de la red de vías pecuarias, y permitirá, junto con las Puertas Verdes previstas para San Roque

y Algeciras, contar con una salida privilegiada al Parque Natural de los Alcornocales, a través de su entronque con el Corredor Verde Dos Bahías.

- d) Carril bici Valle del Guadiaro-Algeciras, proyectado por el Ministerio de Fomento, que toma como referencia la autovía A-7 y supondrá la conexión de todos los núcleos de la Bahía.
- e) Itinerario Río Almodóvar-Balcón de España, que conecta la costa de Tarifa con el interior a través de la vega del Almodóvar. Supone el acceso al ámbito colindante de La Janda y al conectar con el GR-7 (en La Peña) permite la interrelación de esta zona con el interior y el norte del Parque Natural de los Alcornocales. Su trazado discurre por vías pecuarias.
- f) Itinerario por Bolonia, cuya función es acceder al frente litoral de Punta Camarinal-Punta Paloma, a través de Baelo Claudia y el núcleo de El Lentiscal, enlazando con el itinerario Río Almodóvar-Balcón de España en las proximidades de Facinas. Su trazado discurre por vías pecuarias y caminos existentes.
- g) Itinerario Facinas-Embalse de Almodóvar, que supone la conexión del GR-7 y el itinerario Río Almodóvar-Balcón de España, permitiendo la relación este-oeste del ámbito. Su trazado discurre por el camino existente (antigua CA-221).
- h) Itinerario por los Cerros del Estrecho, cuya función es conectar Tarifa y Algeciras a través de este espacio de especial interés ambiental (Parque Natural del Estrecho) y paisajístico (vistas panorámicas). Su trazado discurre por vías pecuarias.
- i) Itinerario Cerros del Estrecho-Los Barrios, cuya función es conectar dicho núcleo urbano con el frente costero. Asimismo, supone la interconexión del Corredor Verde Dos Bahías y el itinerario por los Cerros del Estrecho, completando la trama de itinerarios recreativos de la mitad sur del ámbito. Discurre por el Parque Natural de los Alcornocales y el Parque Fluvial Metropolitano del Río Palmones. Su trazado discurre por vías pecuarias y senderos ya existentes.
- j) Itinerario ruta de Los Alcornocales por la vía de servicio de la A-381.
- k) Itinerario costero Torre Nueva-Sotogrande, cuya finalidad es conectar el frente litoral de La Línea de la Concepción y la urbanización Soto-

grande, permitiendo el acercamiento y el acceso público a estas playas. Su trazado discurre por el sendero existente desde Punta Mala a La Alcadesa, desde donde deberá habilitarse su continuación hacia Sotogrande.

- l) Itinerario costero Playa del Rinconcillo-río Palmones-río Guadarranque-Carteia (dos tramos).

- **Ordenación de la demanda de uso de las playas**

En las playas de mayor grado de ocupación se desarrollarán mejoras dotacionales que garanticen la calidad y acondicionamiento de las mismas como espacios fundamentales de uso público metropolitano.

El principal problema de ordenación es el de accesibilidad, debido a la proliferación de vehículos privados que acuden desde la Bahía de Algeciras a las playas en fines de semana de primavera y verano. Esta demanda no es posible resolverla con un incremento de capacidad del viario y dotaciones de aparcamiento público en las playas. Por ello, el Plan plantea una solución que incluye al transporte público de funcionamiento estacional y adaptado a estos flujos.

El Plan plantea en primer lugar el incremento de oferta de playas con la incorporación al uso público de las playas de Portichuelos y Borondoguel. En segundo lugar se plantea una estrategia de movilidad para la relación Bahía de Algeciras-playas de Tarifa basada en el transporte público: servicios especiales de autobuses con paso preferente (plataformas reservadas u otras medidas), transporte marítimos y distribuidor longitudinal en Lances-Valdevaqueros en autobús y medios no motorizados.

- **Configuración de una red de espacios libres**

Corredor litoral

La franja litoral (comprendida por los terrenos de dominio público marítimo terrestre, las zonas de servidumbre de protección, y los terrenos colindantes que a la entrada en vigor del Plan estuviesen clasificados como no urbanizables o urbanizables sin instrumento de desarrollo aprobado, en una franja de al menos 200 metros tierra adentro desde el límite interior de la ribera del mar) tiene una especial relevancia en la configuración de un sistema de espa-

cios libres y de uso recreativo para el ámbito, por lo que se establecen medidas para su protección y adecuada utilización y, en su caso, recuperación.

Espacios libres vinculados al litoral y a los cauces fluviales. Parques Fluviales y Parques Metropolitanos

El Plan propone la creación de una red de espacios libres apoyada en elementos naturales de la red hidrográfica que estructuran transversalmente el territorio y le dotan de valor ambiental.

Se prevén actuaciones en los principales cursos fluviales para su incorporación al sistema de espacios libre de uso público conformando parques fluviales, para los cuales se adoptan medidas de protección (serán considerados sistemas generales de espacios libres o suelos no urbanizable de especial protección) y de mejora (supondrán la restauración e integración socioambiental de márgenes y riberas).

Asimismo, para poner en valor sus recursos como parques fluviales, se potencian en ellos: las actividades didácticas, de ocio, recreo y deportivas; la construcción de caminos de accesos y de recorrido lineal para paseos fluviales; el acondicionamiento de miradores; y las instalaciones de restauración.

Los parques fluviales propuestos por el Plan se vinculan a hechos metropolitanos (Arco de la Bahía y Territorio Turístico Mediterráneo) y se corresponden con espacios abiertos que constituyen la transición del medio rural al entorno urbano e incorporan actividades económicas tradicionales (agrarias y forestales), que contribuyen al funcionamiento del conjunto de la estructura urbana. Entre los criterios de conservación de los recursos y valores naturales y paisajísticos de estos espacios se incluye el mantenimiento de los usos agrícolas, ganaderos extensivos y forestales preexistentes, favoreciendo en cualquier caso su integración con los espacios del entorno.

Además de los parques fluviales, el Plan promueve el desarrollo de los citados parques metropolitanos, los cuales serán espacios totalmente acondicionados para el uso público, dotados de vegetación, y aptos para la práctica de actividades lúdico-deportivas. Estos espacios deben contribuir, además, a reforzar la identidad del Campo de Gibraltar y el sentimiento de pertenencia de la población a dicho ámbito.

El Plan propone como parques fluviales los siguientes cauces:

- Río Palmones: Comprende ambas márgenes en su curso medio y bajo, desde el límite del Parque Natural de Los Alcornocales hasta su desembocadura en la Bahía, incorporando el Paraje Natural Marismas del Río Palmones.

El desarrollo de este parque fluvial supondrá la recuperación de un espacio de valor ambiental y paisajístico con una localización estratégica a nivel supramunicipal. En este sentido, las propuestas del Plan estarán dirigidas a la recuperación, restauración e integración ambiental y social del curso fluvial en el conjunto urbano de la Bahía, mediante una estrategia de dinamización territorial en la que se combina la protección de un espacio rural tradicional y su vocación como espacio recreativo de valor ambiental y paisajístico. El parque fluvial, en su contacto con el borde costero de la Bahía, debe articularse con las adecuaciones como espacio público de calidad tanto del núcleo residencial de Palmones (Los Barrios) como del borde urbano norte de Algeciras colindantes ambos con el Paraje Natural.

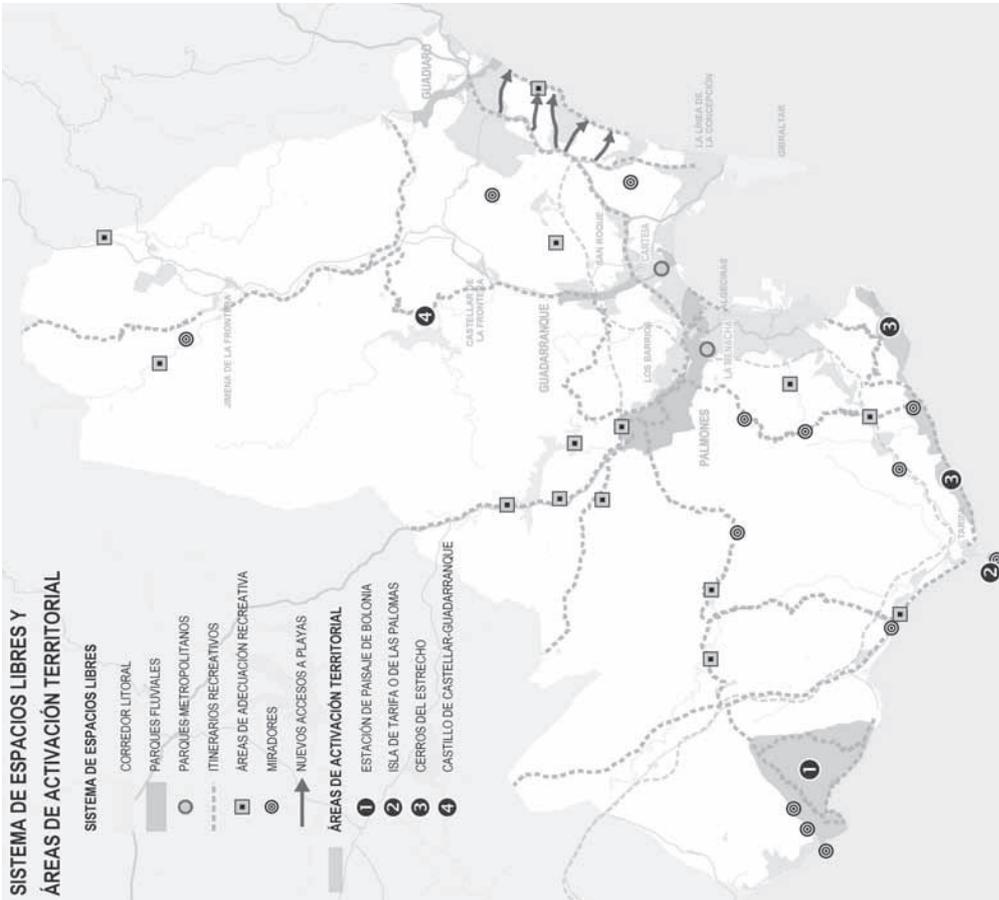
Se encuentra en proceso de tramitación el Plan Especial Supramunicipal del Curso Medio y Bajo del Río Palmones en los términos municipales de Algeciras y Los Barrios (Cádiz).

Este parque fluvial incluye el parque Metropolitano de La Menacha, espacio de uso público que se encuentra actualmente en ejecución.

- Río Guadarranque: Comprende ambas márgenes del curso bajo, desde el límite con el Parque Natural de Los Alcornocales hasta su desembocadura en el ámbito de la Bahía, próxima al yacimiento arqueológico de Carteia.

Se trata de un ámbito intermunicipal, comprendido entre los municipios de San Roque y Los Barrios, de relevancia natural y paisajística, cuya regeneración y recalificación para su uso recreativo se vería, además, propiciada por su posición central estratégica en el espacio de la Bahía.

Este parque fluvial tiene, pues, una especial incidencia en el marco de la estrategia planteada por el Plan de contribuir a la estructuración urbana



Se proponen dos parques metropolitanos: La Menacha y Carteia, que están insertos en el ámbito de los parques fluviales de Palmones y Guadarranque, respectivamente. Ambos deberán integrarse en los sistemas generales de espacios libres de interés territorial, en donde se compatibilizará la conservación de sus valores ambientales con el disfrute y esparcimiento del ocio en la naturaleza.

del Arco de la Bahía, dotándole de un espacio de calidad natural y paisajística con potencialidad como espacio libre de carácter supramunicipal, que debe incorporar el patrimonio cultural y otros elementos de identidad territorial significativos como son el yacimiento arqueológico de Carteia, el bosque de la casa-palacio de Guadacorte, la relación con la futura avenida central y el propio cauce del río, además del borde costero de la zona urbana de la desembocadura.

Aparte de incrementar el grado de habitabilidad de su entorno urbano, este Parque cumple una importante función en la conectividad ecológica entre la costa y el interior.

Se prevé la ejecución de un parque metropolitano de uso público denominado Carteia que enlace, apoyado en las dos riberas del cauce, la avenida central con el borde costero de la Bahía.

- Río Guadiaro: Abarca desde el cruce con el límite del ámbito hasta su desembocadura, incorporando el Paraje Natural Estuario del Río Guadiaro.

Se trata de un espacio con una localización estratégica en el ámbito de la aglomeración, de valor ambiental y paisajístico y marcado potencial para el uso público. No obstante, la desembocadura del Río Guadiaro ha quedado como un espacio residual, en un entorno de elementos territoriales escasamente estructurados y que requieren de componentes de articulación territorial para mejorar su funcionamiento y dinámica evolutiva.

Su potencial como espacio libre de carácter supramunicipal está ligado tanto a su localización en el extremo oriental de la zona turística de Soto grande como al propio valor del cauce y sus riberas como espacio libre de recreo y ocio para la población de este ámbito. Se trata además, de un espacio de valor ambiental y paisajístico que permitirá estructurar el con-



Río Palmones



Río Guadarranque

junto de enclaves urbanos que se localizan fundamentalmente en la margen derecha.

Se plantea en el marco de la estrategia del Plan de ordenación y protección de unos suelos de valor estratégico para el futuro de la aglomeración urbana y su patrimonio territorial.

6. La prevención frente a los riesgos naturales y tecnológicos

El Campo de Gibraltar es un espacio con una baja frecuencia e intensidad de los riesgos potenciales de origen natural destacando esencialmente los derivados de los incendios forestales, inundaciones fluviales y marinas, erosión costera y los riesgos sísmicos terrestres y tsunami.

La imposibilidad de predicción de riesgos con incidencia difusa, como los terremotos, no hace posible establecer medidas de carácter territorial que vayan más allá de las determinaciones establecidas por la legislación sectorial.

El Plan establece las determinaciones básicas para la protección cautelar ante riesgos de carácter frecuente como las avenidas e inundaciones, los derivados de la contaminación de residuos urbanos y agrícolas y los procedentes de las aguas residuales. Asimismo, se establecen determinaciones de carácter general a tener en cuenta para las actuaciones de transformación del suelo y normas de prevención para evitar los efectos de los posibles incendios sobre los usos urbanos colindantes a zonas forestales.

Debido a la acumulación de riesgos tecnológicos en este ámbito, las nuevas implantaciones industriales en el Arco de la Bahía, así como las ampliaciones de las existentes, deben ser controladas y limitadas de forma tal que no aumenten el riesgo potencial ni los valores de contaminación de la zona.

Las nuevas industrias deberán contemplar entre sus condiciones de implantación la corrección de sus impactos tanto sobre la población, como sobre el medio ambiente, y evitar, asimismo, su localización en áreas conflictivas.

Además, se establece en el Plan que los instrumentos de planeamiento de Algeciras, Los Barrios, San Roque y La Línea de la Concepción ordenarán el en-

clave industrial del complejo petroquímico y los otros asentamientos industriales de la Bahía, planteando intervenciones para la minimización de los riesgos existentes por la coexistencia de usos industriales y residenciales, y para la corrección de los impactos ambientales y paisajísticos que estas instalaciones industriales generen.

7. El territorio de la energía

El Campo de Gibraltar concentra una gran cantidad de componentes del sistema energético del modelo actual y puede contener también muchos de los del nuevo modelo que sustituirá al existente en el siglo XXI. El Plan pretende contribuir a impulsar la nueva cultura de la energía, basada en criterios de sostenibilidad, con el fomento de medidas para el aprovechamiento de las energías renovables, que favorezcan el ahorro y la eficiencia energética y la adaptación integral del espacio urbano a los condicionantes energéticos del territorio.



Aerogeneradores (Tarifa)

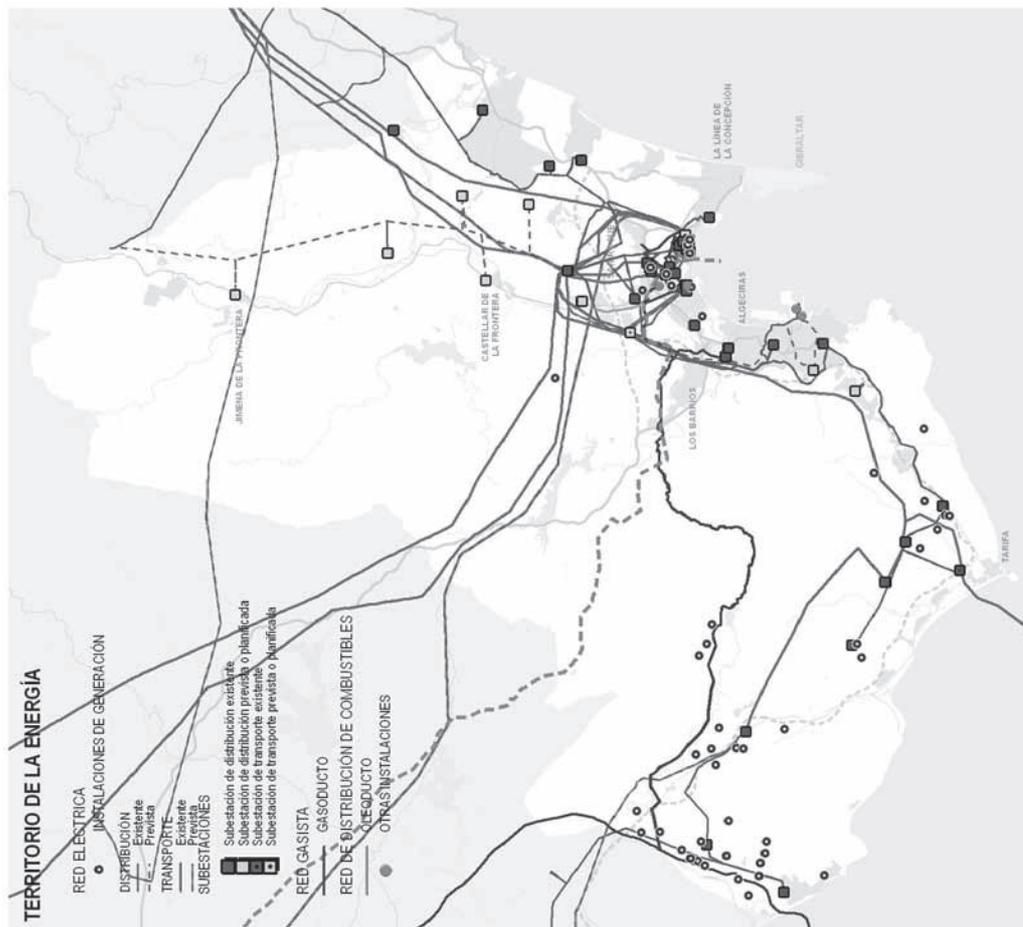
La ordenación del territorio para afrontar de la mejor forma posible el nuevo escenario energético contempla las siguientes medidas:

- La regulación de las zonas compatibles con la ordenación del aprovechamiento eólico.
- La regulación de nuevas instalaciones de energía renovable en el suelo no urbanizable.
- El apoyo a la implantación de nuevas actividades industriales y de servicios en torno al nuevo modelo energético, siempre que no supongan un incremento de los impactos negativos en residuos, emisiones o impactos visuales en el ámbito.

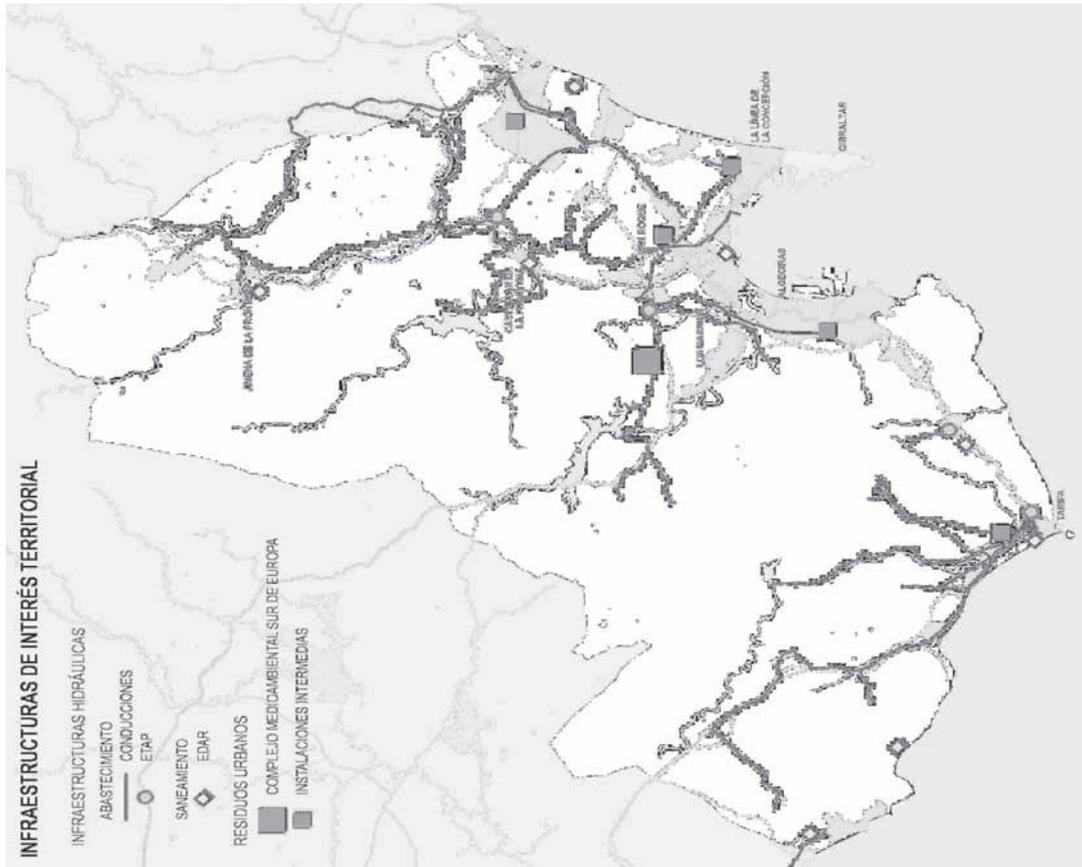
En cuanto a la red de gas y de productos líquidos derivados del petróleo, se plantea el establecimiento de reservas que permitan una adecuada distribución de los posibles trazados, dando prioridad a los núcleos cabeceras municipales que aún no se incluyen en dicha red. Asimismo, el Plan contempla la ampliación de la red gasística hacia la ZAL Bahía de Algeciras.

Establecimiento de criterios para la implantación de energías renovables
 El Plan establece en su normativa los criterios de implantación de las energías renovables en las zonas identificadas de protección, haciendo compatible el aprovechamiento de los importantes recursos renovables del Campo de Gibraltar con los valores ambientales y territoriales que necesitan preservarse.

Asimismo, esta propuesta favorece la integración de determinadas instalaciones de generación de energía a partir de fuentes renovables en el ámbito, contribuyendo al fomento de la sostenibilidad energética.



- Atender a las necesidades de la zona regable del Guadiaro, mediante el refuerzo de la capacidad de las conducciones o la construcción de otras nuevas.



8. Las infraestructuras urbanas y de telecomunicación

■ Las infraestructuras hidráulicas

La explotación del sistema de regulación y abastecimiento de agua bruta y para riego es competencia de la Agencia Andaluza del Agua. La demanda se concentra fundamentalmente en la costa y en las vegas agrícolas y presenta una modulación con valores punta en época de estiaje. La demanda iguala a los recursos disponibles (110 hm³/año) y presenta una distribución más o menos proporcional entre los sectores urbano, agrícola e industrial. Las tomas de aguas subterráneas se consideraran recursos estratégicos.

El marco de ordenación que establece el Plan se basa en las orientaciones generales que indica la Directiva Marco del Agua, actualmente en fase de desarrollo por la nueva planificación de los recursos hídricos, que incorpora la dimensión territorial y ambiental del conjunto del sistema hidrogeológico.

Respecto a las propuestas relativas a las infraestructuras hidráulicas que mejoren el ciclo integral del agua en el ámbito, se han establecido en base a los siguientes criterios:

- Prevalencia de la escala supramunicipal en el desarrollo y gestión del sistema de infraestructuras del ámbito, tanto mediante la mejora y gestión del sistema gestionado por la Mancomunidad de Municipios del Campo de Gibraltar, como por la incorporación de Tarifa al sistema de Zona Gaditana.
- Adaptación de los requerimientos del territorio a las disponibilidades de recursos básicos contemplados en la planificación sectorial competente. En este sentido se recomienda el estudio de la viabilidad de medidas de interés territorial, como el recrecimiento de la presa del Guadarranque, la construcción de la presa en el río Gibrálmédina, la interconexión entre los embalses de Charco Redondo y Guadarranque, la conexión desde el río Hozgarganta al río Guadarranque, y la reestructuración de la distribución de los usos del embalse del Almodóvar, para reforzar dotaciones y garantías a los núcleos urbanos del municipio de Tarifa.

- a) Mejorar la capacidad de regulación de Castellar de la Frontera y Jimena de la Frontera mediante un nuevo depósito en alta en Castellar de la Frontera.
- b) Abastecimiento en alta y depósitos regulador para el abastecimiento de la zona norte de San Roque.
- c) Ampliar la red de abastecimiento de aguas superficiales a la zona de Sotogrande y valle del Guadiaro.

• **Saneamiento**

El Plan recoge las necesidades, identificadas por la Mancomunidad de Municipios, de propiciar un significativo desarrollo de infraestructuras de saneamiento y depuración que permitan garantizar el cumplimiento de los parámetros de calidad del agua de los vertidos a los cauces públicos y/o al litoral, con objeto de afrontar la problemática situación del saneamiento, generalizada a todos los municipios del ámbito, con estaciones depuradoras desbordadas y numerosos vertidos directos o escasamente tratados.

La propuesta se basa en la centralización de la depuración de las aguas residuales urbanas de la Bahía en tres grandes estaciones de depuración: las ya existentes en Algeciras (Isla Verde) y la Línea, que se amplía, y una nueva estación en Guadarranque (San Roque) con colectores desde Los Barrios, Guadacorte y Palmones. Asimismo, se prevé centralizar la depuración de la zona de Guadiaro, mediante la construcción de una nueva EDAR en Guadalquivón (San Roque) con colectores desde San Martín del Tesorillo, estando prevista la eliminación de las ahora existentes.

Además, se propone completar el sistema mediante la construcción de nuevas depuradoras en los núcleos que carecen actualmente de instalaciones de depuración: Castellar de la Frontera, Bolonia-Lentiscal, Tarifa, El Cuartón (Tarifa), y Atlanterra (Tarifa). Y también está prevista la remodelación de la EDAR de Jimena de la Frontera.

Junto a esto, el Plan indica la necesidad de que las zonas destinadas a actividades logísticas e industriales no conectadas a los sistemas generales de depuración se doten de sistemas propios de depuración de vertidos. Asimismo, se contempla en el caso de las instalaciones de alojamiento turístico y las recreativas de interés territorial que se ubiquen en SNU o viviendas aisladas en



• **Abastecimiento**

El Plan considera conveniente que la red de abastecimiento de agua a Tarifa se integre al Sistema Zona Gaditana con objeto de asegurar la disponibilidad de recursos, mejorar la eficiencia en el servicio en alta y elevar la garantía de suministro.

Las actuaciones recogidas en el Plan pretenden hacer frente a las necesidades planteadas por las nuevas previsiones del planeamiento urbanístico y remodelar las actuales redes de abastecimiento en alta, con objeto de reforzar la capacidad estructural del sistema mancomunado existente. Estas actuaciones hacen referencia a:

la misma situación, mediante sistemas dimensionados al volumen, carga contaminante y medio receptor.

Por último, el Plan propone mejorar la reutilización de los recursos hídricos mediante la incorporación de las aguas residuales depuradas a la planificación y gestión de los recursos disponibles.

■ La gestión de los residuos

La propuesta del Plan de Ordenación del Territorio del Campo de Gibraltar se acoge a la directriz del Plan Provincial de Residuos Urbanos de minimización de instalaciones de tratamiento de residuos, con objeto de alcanzar economías de escala y mejorar la eficiencia en la gestión, a la vez que se completa la red para la transferencia y la mejora de la recogida selectiva de residuos. El Plan determina en su desarrollo normativo directrices a los instrumentos de planeamiento para el mejor emplazamiento de estas instalaciones, salvaguardando los espacios de mayor valor ambiental y paisajístico, así como los más vulnerables ante riesgos naturales.

Con estas premisas, se contemplan las siguientes líneas de actuación:

- Ampliación de la capacidad del Complejo Medioambiental Sur de Europa (Los Barrios), con la construcción de nuevas celdas de vertido y mejora de los sistemas de recuperación y tratamiento, e incorporación de un sistema de valorización energética de los residuos.
- Se propone, asimismo, desde el Plan la imprescindible mejora del acceso viario a este Complejo, especialmente de la Carretera Provincial CA-9207, para garantizar su accesibilidad, seguridad y funcionalidad.
- Reserva de los terrenos aledaños al Complejo Medioambiental Sur de Europa (Los Barrios), actualmente ordenados mediante Plan Especial, para la instalación en los mismos de empresas relacionadas con la gestión de residuos, posibilitando la implantación de dos actuaciones claves en la gestión integral de los residuos en el Campo de Gibraltar: la construcción de una Planta de Tratamiento de RCDs y la de una Planta de Tratamiento de Residuos Industriales No Peligrosos.



Complejo Medioambiental Sur de Europa

- Instalación de Estaciones de Transferencia de residuos urbanos en La Línea, San Roque, Tarifa y de Estaciones de Transferencia de RCDs en Algeciras, San Roque y Jímena de la Frontera.
- Construcción de nuevos puntos limpios en San Roque y La Línea de la Concepción.

■ Las telecomunicaciones

En cuanto a las infraestructuras de telecomunicación el Plan establece los condicionantes de localización territorial de estas infraestructuras. En general, el Plan plantea la salvaguarda de los espacios naturales más valiosos desde la perspectiva paisajística y los bienes de interés cultural y determina en los lugares permitidos la necesidad de propiciar su enmascaramiento y encomienda al planeamiento urbanístico para que a escala local establezca los condicionantes necesarios para la mejor integración de las actuaciones.

MEMORIA ECONÓMICA



iniciativa privada. Asimismo, se recogen, en algunos casos, las fases iniciales de determinadas acciones, cuyo resultado final dependen de estas fases, como por ejemplo sucede con los planes o estudios, de cuyos resultados se derivarán las propuestas de actuaciones en proyectos concretos que esta Memoria actualmentemente no puede, lógicamente, evaluar. Serán las modificaciones del Plan las que actualicen esta Memoria Económica, de acuerdo con las decisiones que adopte el órgano de gestión y ejecución del Plan.



MEMORIA GENERAL

El Plan, por tanto, adopta una programación deslizando, en la cual irán incorporándose nuevas actuaciones a medida que se desarrolle y siempre en cumplimiento de los objetivos y determinaciones establecidos por el mismo.

El Plan establece las administraciones a las que corresponde la ejecución o el impulso de las acciones, y el hecho de estar incluidos en esta Memoria implica el compromiso de ejecución por parte de las mismas. La Memoria establece una distribución temporal en cuanto al orden de prioridades que trata de conciliar dos aspectos; por una parte, que las propuestas que se estiman esenciales para impulsar el Plan se sitúen en primer lugar, pero sin perder de vista que estas propuestas requieren en su mayoría la realización de estudios previos que exigen un periodo de ejecución y, por otra parte, que debe evitarse que determinadas administraciones asuman en un corto periodo de tiempo inversiones que impliquen un porcentaje muy elevado de su volumen anual presupuestario, lo que supondría desatender otras necesidades.

La presente Memoria, de acuerdo con lo indicado, establece el conjunto de propuestas inversoras que realiza el Plan para el logro del modelo territorial pretendido. Las mismas tienen un carácter orientativo, por cuanto se valoran de acuerdo con unos módulos económicos contrastados por la experiencia, pero efectuados desde la escala del Plan, sin conocer los imponderables que pueden surgir y que sólo se hace posible desde el proyecto específico. Son, por tanto, referencias de orden de magnitud que posteriormente se deberán pormenorizar y, por tanto, ajustar en los presupuestos de las administraciones concernidas.

En todo caso, esta evaluación es un ejercicio necesario que tiene por objeto establecer la factibilidad de las propuestas del Plan, en el marco general presupuestario de las distintas administraciones y organismos y en los plazos de ejecución previstos.

Debe señalarse que las acciones propuestas son todas aquellas que comprometen a las distintas administraciones y organismos públicos, sin que en esta Memoria se incluyan las acciones previsibles que puedan desarrollarse por la

Finalmente, la Memoria Económica implica compromisos, pero no determina cómo se definen estos compromisos. Las acciones que corresponden a más de una Administración exigen la realización de convenios, acuerdos, protocolos de intenciones, etc., que esta Memoria no puede, ni le corresponde, determinar, pero que son la manera en que se materializan los acuerdos que afectan a dos o más administraciones o entre éstas y los particulares; por otro lado, el compromiso de realización está también sujeto a las dotaciones presupuestarias que en determinados casos se sitúan, incluso, al margen de la voluntad de las propias administraciones, como pueden ser las leyes de presupuesto anuales, cuya aprobación le corresponde a la instancia parlamentaria.

Será en todo caso, el órgano de seguimiento del Plan el encargado de impulsar los proyectos previstos y, por tanto, en dicho marco se deberán promover los respectivos acuerdos y la coordinación interadministrativa para el desarrollo de las actuaciones definidas en esta Memoria Económica.

En lo que corresponde a la Administración Autónoma, como impulsora de este Plan, las propuestas de ella dependientes serán incorporadas en los anteproyectos de leyes de presupuestos para que el Parlamento de Andalucía las considere y, en su caso, apruebe.



CRITERIOS DE PRIORIZACIÓN DE LAS ACTUACIONES

Como se ha señalado, el establecimiento de prioridades requiere determinar la secuencia temporal, evaluar el coste económico de la actuación, definir los entes financieros y tratar que la posible concentración en el tiempo en relación con otros proyectos dependientes de la misma Administración no implique un esfuerzo inversor por encima de las posibilidades presupuestarias. Adicionalmente, es necesario determinar la distribución entre los distintos organismos de los costes de la acción, pero este aspecto queda fuera del alcance de esta Memoria ya que depende de los acuerdos que en su día se efectúen entre los mismos.

A efectos de la programación se entiende por acción el conjunto de trabajos económicamente indivisibles que ejerzan una función técnica precisa y que contemplen objetivos claramente definidos.

De acuerdo con los requerimientos antes señalados, la secuencia para el establecimiento de prioridades es la siguiente:

- Determinar los programas en que se agrupan las acciones definidas en la Memoria de Ordenación.
- Evaluar el coste económico de las acciones.
- Definir los agentes responsables de la ejecución de cada acción.
- Distribuir las acciones por orden de prioridad.

En relación con el primer aspecto, determinadas acciones contribuyen a más de un objetivo de ordenación y su asignación encierra dificultades que, en es-

te caso, se han solventado efectuando una agrupación en programas que considera el objetivo principal que las mismas tratan de conseguir.

La evaluación de costes, como ya se ha señalado, se ha realizado tomando los costes medios reales de distintas actuaciones de similares características al año 2011. A estos efectos, las administraciones y organismos públicos han suministrado costes unitarios medios que permiten obtener la evaluación considerada en esta Memoria.

Los agentes responsables son, lógicamente, las administraciones competentes en cada una de las materias en las que estas acciones se inscriben. En todo caso, en las ocasiones en que la práctica administrativa ha dado lugar a la cooperación entre administraciones para la realización de determinadas acciones, se ha seguido en esta Memoria la adscripción a estas administraciones.

Finalmente, la determinación de prioridades ha requerido considerar la siguiente secuencia:

- Determinar el grado de contribución de las acciones al modelo de ordenación territorial pretendido.
- Establecer la vinculación entre acciones.
- Conseguir la distribución equilibrada en el tiempo de la programación de inversiones por los agentes responsables.

De este modo, el primer nivel de prioridad será el de aquellas acciones que se caracterizan por su papel estratégico y sinérgico en la definición del modelo de ordenación del territorio. En este nivel se incluyen aquellas acciones cuya ejecución condiciona la posibilidad de poner en marcha otras actuaciones que tienen un papel estratégico. A este último efecto, las acciones pueden clasificarse en acciones vinculadas y acciones independientes.

Son acciones vinculadas aquellas cuya ejecución requiere el desarrollo previo de otras acciones incluidas en esta Memoria o de instrumentos de planeamiento y son indispensables para el desarrollo de posteriores acciones; éste es el caso del cambio de funcionalidad propuesto para que el tramo de la carretera N-340 (desde el cruce con la A-381 hasta San Roque) y la CA-34 (San Roque-La Línea de la Concepción) pasen a vías urbanas, que deberá efectuarse tras la ejecución de la conexión de la A-381 con la A-7. Son acciones independientes aquellas que no tienen una relación directa con otras acciones o no dependen de su ejecución de otras acciones.

Tienen un segundo nivel de prioridad las acciones que sin ser básicas para la definición del modelo territorial coadyuvan a la conformación del modelo.

Por último, en un tercer nivel de prioridad se sitúan las restantes acciones no incluidas en los casos anteriores y que pueden ser desplazadas en el tiempo ya que, o bien no inciden esencialmente en el modelo territorial propuesto, o bien en términos presupuestarios no se hace factible avanzar su programación.



EVALUACIÓN ECONÓMICA

Las acciones inversoras propuestas en este Plan deberán estar ejecutadas o encontrarse en proceso de ejecución en un plazo no superior a quince años. Este plazo se subdivide, a efecto de priorización en la ejecución de las acciones, en tres períodos: acciones que se inician en los primeros cinco años para el corto plazo, acciones que se inician entre los cinco y diez años para el medio plazo, y después de los diez años para el largo plazo, de manera que los distintos órganos inversores a los que corresponda su ejecución establezcan su ritmo de programación anual dentro de cada período.

Debe tenerse en cuenta que no es posible evaluar todas las acciones propuestas ya que algunas han de ser concretadas en estudios o planes, que han de determinar de forma más precisa su contenido, de modo que en esta Memoria no se incluyen las acciones que dependen de estudios previos que han de precisar dicho contenido; por tanto, será en tales documentos donde se establezca el alcance concreto. De acuerdo con estos estudios se evaluarán las acciones necesarias y se incorporarán por el órgano de seguimiento a la programación económica de este Plan.

Debe señalarse que la actualización de la programación económica ha de entenderse como ajuste del Plan, lo que de acuerdo con la Normativa no requiere la modificación del Plan y se incorporarán al mismo en las actualizaciones que se lleven a cabo de acuerdo con lo prescrito en la citada Normativa. En todo caso, los informes de seguimiento a que se hace referencia en la

Normativa deberán corregir las estimaciones de coste efectuadas en esta Memoria a medida que se definan las acciones o se concreten las propuestas técnicas.

El conjunto de las acciones contempla un coste global de 2.531 millones de euros a precios corrientes de 2011, de los que el programa de Articulación territorial representa el 94,3% del total, seguido por los programas del Ciclo del agua y de Usos recreativos y actividades turísticas, con un 2,7% y 1,2%, respectivamente, del presupuesto total.

Programas	Importe (miles €)
ARTICULACIÓN TERRITORIAL	2.385.950
CICLO DEL AGUA	68.685
RESIDUOS SÓLIDOS URBANOS	5.860
RECURSOS NATURALES Y CULTURALES	14.285
RIESGOS	1.450
USOS RECREATIVOS Y ACTIVIDADES TURÍSTICAS	30.106
ENERGÍA	1.200
PLANES Y OTROS	23.455
GESTIÓN DEL PLAN	300
TOTAL	2.531.291

La distribución temporal se distribuye como sigue: 1.050,1 millones de euros en el corto plazo, 571,2 millones de euros en el medio plazo y 910 millones de euros en el largo plazo.

Programa	Acción	Organismo Responsable	Plazo		
			Corto	Medio	Largo
Articulación territorial	Estudio de localización de aeropuerto	MF		***	
	Plataforma reservada de transporte público del arco de la Bahía	Consorcio de Transporte		***	***
	Acceso ferroviario a las instalaciones portuarias de Campamento	MF	***		
	Apartaderos de ferrocarril para dar servicio directo a las grandes industrias	MF	***		
	Estudio de viabilidad de conexión ferroviaria de altas prestaciones Cádiz-Algeciras	MF	***		
	Estudio de viabilidad de conexión ferroviaria de altas prestaciones Málaga-Algeciras	MF	***		
	Estudio de viabilidad de la implantación de un servicio de cercanías sobre la red ferroviaria convencional	MF	***		
	Mejora funcional de la línea de FF.CC. Algeciras-Bobadilla para el transporte de mercancías	MF	***		
	Ampliación estación de ferrocarril de San Roque	MF/ Ayto. San Roque		***	
	Estudio de actuaciones necesarias para la integración del ferrocarril en el núcleo de Algeciras	MF	***		
	Estudio de alternativas para la mejora de la conexión ferroviaria entre la ZAL Bahía de Algeciras y el Puerto de Algeciras	MF	***		
	Acondicionamiento y mejora acceso a instalaciones industriales de Guadarranque y Palmones (incluye la construcción de un puente sobre el río Guadarranque)	COPV		***	
	Acondicionamiento y mejora CA-9207, entre el Complejo Medioambiental Sur de Europa y la Ronda Exterior de Algeciras	Diputación Provincial	***		
	Acondicionamiento y mejora entre Jimena de la Frontera y San Martín del Tesorillo (A-2101)	COPV		***	***
	Refuerzo de capacidad de la A-405	COPV			***
	Actuación de seguridad vial en la A-2103 (conexión entre la A-7 y la intersección con la A-2102)	COPV		***	
	Actuación de seguridad vial en la A-2102 (conexión entre San Martín del Tesorillo y la A-7)	COPV		***	
	Itinerarios paisajísticos	COPV		***	***
	Nuevo itinerario de acceso a Atlántida desde la CA-6202, que incorpora variante en El Almarchal	Diputación Provincial			***
Variante de Estación de Jimena de la Frontera (A-405)	COPV	***			
Variante de Estación de San Roque (A-405)	COPV	***			
Variante Suroeste de San Martín del Tesorillo (A-2102)	COPV	***			
Red de carriles -bici	COPV/Aytsos.		***	***	
Plataforma reservada transporte público de uso estacional Bahía Algeciras - playas de Tarifa (N-340)	MF			***	
Reordenación urbana de ejes viarios (tramos N-340 y CA-34) y plataforma reservada transporte público	MF		***		
Variante exterior de Algeciras (A-48)	MF		***		
Autovía A-48, tramo Tarifa-Algeciras	MF		***		
Autovía A-48, tramo Vejer de la Frontera-Tarifa	MF		***	***	
Conexión A-381 con A-7 (Variante de la A-7)	MF	***			
Duplicación del acceso sur a las instalaciones portuarias de Algeciras	MF	***			

Programa	Acción	Organismo Responsable	Plazo		
			Corto	Medio	Largo
	Mejora del acceso norte a las instalaciones portuarias de Algeciras	MF	***		
	Nuevo acceso a las instalaciones portuarias de Tarifa	MF	***		
	Nuevo enlace en la A-48, en la variante exterior de Algeciras, vinculado al Acceso Central a dicha ciudad	MF	***	***	
	Nuevo itinerario CA-34, San Roque - instalaciones portuarias de Campamento	MF	***	***	
	Adaptación de las instalaciones portuarias para servicios de transporte regular y estacional	MF	***	***	
	Ampliación de las instalaciones portuarias de Campamento (San Roque)	MF	***	***	***
	Ampliación de las instalaciones portuarias de Tarifa	MF	***	***	
	Área de apoyo a la Operación Paso del Estrecho (Los Barrios)	MF	***		
	Ampliación de las instalaciones portuarias de Isla Verde (Algeciras)	MF	***	***	***
	Actuaciones de mejora del impacto paisajístico y ambiental de instalaciones portuarias e industriales del arco de la Bahía	MF/Ayts.		***	
	Estación/apedero de autobuses de Tarifa	COPV		***	
	Intercambiador de transporte público de Algeciras	COPV			***
	Intercambiador de transporte público de La Línea de la Concepción	COPV			***
	Intercambiador de transporte público de Taraguilla (San Roque)	COPV			***
	Estudio de viabilidad de conexión marítima para transporte entre Algeciras y La Línea de la Concepción	MF		***	
	Estudio de viabilidad de conexión marítima para transporte estacional entre Algeciras y playas de Tarifa	MF		***	
Ciclo del agua					
	Estudio de viabilidad de la incorporación del núcleo urbano Zahara-Atlántica de Tarifa al sistema de Zona Gaditana	CMA ⁽²⁾			***
	Recrecimiento de la presa del Guadarranque	MARM ⁽²⁾			***
	Presa del río Gibralfmedina	CMA ⁽²⁾			***
	Interconexión Charco Redondo-Guadarranque	MARM ⁽²⁾			***
	Conexión Hozgarganta-Guadarranque	MARM ⁽²⁾			***
	Abastecimiento en alta y depósitos regulador para el abastecimiento de la zona norte de San Roque	CMA		***	
	Ampliación red de abastecimiento de aguas superficiales a la zona de Sotogrande y valle del Guadiaro	CMA/MMCG			***
	Estación de tratamiento de aguas potables (ETAP) de Tarifa	CMA/MMCG	***		
	Nuevo depósito en alta en Castellar de la Frontera	CMA/MMCG		***	
	Remodelación de las conducciones generales de suministro del sistema de abastecimiento en alta	CMA/MMCG			***
	Conducciones en alta para la zona regable del Guadiaro	CMA/MMCG		***	***
	Ampliación de la estación depuradora de La Línea de la Concepción (tratamiento terciario)	CMA/MMCG			***
	Nueva depuradora de Guadarranque (San Roque) y colectores desde Los Barrios, Guadacorte y Palmones hasta ésta. (Tratamiento terciario)	CMA/MMCG		***	

Programa	Acción	Organismo Responsable	Plazo		
			Corto	Medio	Largo
	Nueva estación depuradora de Allarterra (Tarifa)	CMA/MMCG	***		
	Nueva estación depuradora de Bolonia-El Lentiscal (Tarifa). (Tratamiento terciario)	CMA/MMCG	***		
	Nueva estación depuradora de Castellar de la Frontera	CMA/MMCG	***		
	Nueva estación depuradora de El Cuartón (Tarifa)	CMA/MMCG		***	
	Nueva estación depuradora de Guadalquivén (San Roque) y colectores desde San Martín del Tesorillo hasta ésta. (Tratamiento terciario)	CMA/MMCG		***	
	Nueva estación depuradora de Los Barrios (tratamiento terciario)	CMA/MMCG	***		***
	Nueva estación depuradora de Tarifa	CMA/MMCG	***		
	Remodelación de la estación depuradora de Jimena de la Frontera	CMA/MMCG	***		
Residuos sólidos urbanos	Ampliación del Complejo Medioambiental Sur de Europa	CMA/MMCG	***		
	Polígono de Gestión Medioambiental de Residuos: planta de tratamiento de residuos de construcción y demolición y planta de tratamiento de residuos industriales no peligrosos	MMCG	***		
	Estación de transferencia de residuos urbanos de La Línea de la Concepción	CMA/MMCG	***	***	
	Estación de transferencia de residuos urbanos de San Roque	CMA/MMCG	***		***
	Estación de transferencia de residuos urbanos de Tarifa	CMA/MMCG		***	
	Estación de transferencia de residuos de construcción y demolición en Algeciras	CMA/MMCG		***	
	Estación de transferencia de residuos de construcción y demolición en San Roque	CMA/MMCG		***	
	Estación de transferencia de residuos de construcción y demolición en Jimena de la Frontera	CMA/MMCG		***	
	Punto Limpio en La Línea de la Concepción	CMA/MMCG		***	
	Punto Limpio en San Roque	CMA/MMCG	***		
Recursos naturales y culturales	Estudio para definición de recursos culturales a integrar en el Espacio Cultural del Círculo del Estrecho	CC/Diputación Provincial/Ayts.		***	
	Actuaciones río Guadilao: medidas para recuperación cauce fluvial y desembocadura, programa para restauración hidrológica-forestal de la cuenca, y ordenación y adecuación Parque Fluvial	COPV/CMA/Ayto. San Roque/Otros organismos		***	***
	Actuaciones río Guadarranque: medidas para recuperación cauce fluvial y desembocadura, programa para restauración hidrológica-forestal de la cuenca, y ordenación y adecuación Parque Fluvial	COPV/CMA/Ayts. Los Barrios/Otros organismos		***	***
	Estudio sobre recuperación de playas de la Bahía de Algeciras	MARM	***		
Riesgos	Estudio de delimitación y ordenación de zonas inundables	CMA	***		
	Programa de Medidas de Restauración Hidrológica-Forestal de la cuenca del arroyo Candalar	CMA			***
	Programa de Medidas de Restauración Hidrológica-Forestal de la cuenca del río Hozgarganta	CMA			***
	Programa de Mejora de la Evacuación del conjunto de los cauces urbanos	CMA		***	

Programa	Acción	Organismo Responsable	Plazo		
			Corto	Medio	Largo
Usos recreativos y actividades turísticas	Nuevo acceso a la playa de Guadalquivir (San Roque)	Ayto. San Roque	***	***	
	Adecuación turística recreativa singular Parque Rural Los Alcornocales en El Palancar (Los Barrios)	Ayto. Los Barrios	***		
	Itinerario costero Playa del Rinconillo-río Palmones-río Guadarranque-Carteia (dos tramos).	CMA		***	
	Itinerario por la Ruta de los Alcornocales (Ruta Medioambiental por la vía de servicio de la autovía A-381)	CMA		***	
	Itinerario Cerros del Estrecho-Los Barrios	CMA	***		
	Itinerario costero Torre Nueva -Sotogrande	CMA		***	
	Itinerario Facinas-Embalse de Almodóvar (hasta conexión con el itinerario GR-7)	CMA			***
	Itinerario por los Cerros del Estrecho	CMA	***		
	Itinerario Punta Camarinal-Punta Paloma, a través de Baelo Claudia y el núcleo de El Lentiscal.	CMA	***		
	Itinerario Río Almodóvar-Balcón de España	CMA			***
	Puerta Verde de la Línea de la Concepción	CMA			***
	Adecuaciones recreativas	CMA/Ayto.	***	***	***
	Corredor Verde Dos Bahías	CMA/Diputación/Aytos.	***	***	***
	Nuevo acceso a la playa de La Hacienda (La Línea de la Concepción)	COPV			***
	Nuevo acceso a la playa de Torrenueva (La Línea de la Concepción)	COPV			***
	Nuevo acceso a la playa de Torrecarbonera (San Roque)	COPV			***
	Adecuación turística recreativa singular de El Corchado (Jimena)	CTCD		***	
	Adecuación turística recreativa singular de Facinas (Tarifa)	CTCD		***	
	Sendero de Gran Recorrido GR-7 (Sendero Europeo E-4)	CTCD			***
	Parque metropolitano de Carteia	COPV		***	
Parque metropolitano de La Menacha	COPV		***		
Estudio para ordenación y adecuación Área de Activación Territorial Castillo de Castellar-Guadarranque	CMA/CC/CTCD/Ayto. Castellar de la Frontera	***			
Estudio para ordenación y adecuación Área de Activación Territorial Cerros del Estrecho	CMA/CC/CTCD/Aytos. Tarifa y Algeciras	***			
Estudio para ordenación y adecuación Área de Activación Territorial Estación de Paisaje de Bolonia	CVOV/CMA/CC/CTCD/Ayto. Tarifa	***			
Estudio para ordenación y adecuación Área de Activación Territorial Isla de Tarifa o de Las Palomas	CVOV/CMA/CC/CTCD/Ayto. Tarifa	***			
Miradores	MMCG		***	***	
Acondicionamiento accesos a las playas y aparcamientos	MARM/Aytos.	***	***	***	
Paseos marítimos, senderos, pasarelas, etc	MARM/Aytos.		***	***	
Unidades de equipamiento de playas	MARM/CTCD/MMCG	***	***	***	

Programa	Acción	Organismo Responsable	Plazo		
			Corto	Medio	Largo
Energía	Ampliación red gasoducto hacia la ZAL Bahía de Algeciras	Cía. Distribuidora ¹			***
Planes y otros	Plan de Transportes Metropolitano del Campo de Gibraltar	COPV	***		
	Estudio para la ordenación de la zona litoral Zahara de los Atunes (Barbate) - Atlanterra (Tarifa)	COPV	***		
	Plan Especial del paisaje de la Bahía de Algeciras	COPV		***	
	Plan Especial Río Palmones	COPV/CMA/Ayts. Los Baños y Algeciras/Otros organismos	***	***	***
	Plan Especial de Ordenación turístico-recreativa-naturalística Playa de los Lances-Valdevaqueros	COPV	***		
	Plan Comarcal para la Gestión de Residuos Urbanos en el Campo de Gibraltar	MMCG	***		
	Plan Territorial de Emergencia del Campo de Gibraltar	MF/Ayts.	***		
Gestión del POT	Informes de seguimiento y evaluación y actualización del Plan	COPV	***	***	***

Nota: CMA: Consejería de Medio Ambiente; COPV: Consejería de Obras Públicas y Vivienda; CTCD: Consejería de Turismo, Comercio y Deporte; CC: Consejería de Cultura, MARM: Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino; MF: Ministerio de Fomento; MMCG: Mancomunidad de Municipios del Campo de Gibraltar.

(1): De forma excepcional, se incluye esta actuación vinculada a la inversión privada por su interés específico en relación con los objetivos del Plan.

(2): No se incluyen los importes correspondientes a estos apartados al estar los planes hidrológicos pendientes de aprobación por la Administración General del Estado.

NORMATIVA

TÍTULO PRELIMINAR

Artículo 1. Naturaleza. (N)

El presente Plan tiene la naturaleza de Plan de Ordenación del Territorio de ámbito subregional, conforme a lo establecido en el artículo 5.1 apartado b) de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía. Su elaboración se ha realizado de acuerdo con lo que determina el artículo 13 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, y el Decreto 88/2007, de 27 de marzo, por el que se acuerda la formulación del Plan de Ordenación del Territorio del Campo de Gibraltar.

Artículo 2. Finalidades. (N)

El Plan de Ordenación de Territorio tiene por objeto, de acuerdo con el artículo 10 de la Ley 1/1994 de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, establecer los elementos básicos para la organización y estructura del territorio en su ámbito y ser el marco de referencia territorial para el desarrollo y coordinación de las políticas, planes, programas y proyectos de las Administraciones y Entidades Públicas, así como para las actividades de los particulares.

Artículo 3. Objetivos. (N)

1. Son objetivos generales del Plan los establecidos en el Decreto 88/2007, de 27 de marzo, por el que se acuerda su formulación:
 - a) Asegurar la integración territorial del Área del Campo de Gibraltar en el sistema de ciudades de Andalucía, desarrollar sus potencialidades territoriales y contribuir a la cohesión territorial y social del ámbito del Plan.
 - b) Garantizar la coordinación de los contenidos del Plan tanto con las determinaciones establecidas en el Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental, como con las que se establezcan para el Plan de Ordenación del Territorio de La Janda.
 - c) Establecer las zonas que deben quedar preservadas del proceso de urbanización por sus valores o potencialidades ambientales, paisajísticas y culturales, o por estar sometidas a riesgos naturales o tecnológicos.

- d) Identificar, en su caso, zonas de oportunidad para el desarrollo de usos y actividades económicas especializadas.
 - e) Reforzar la articulación externa e interna del ámbito territorial del Área del Campo de Gibraltar y la intermodalidad de los servicios de transporte, potenciando en especial el transporte público.
 - f) Establecer criterios que permitan dimensionar los crecimientos de viviendas, equipamientos y dotaciones en coherencia con las necesidades previstas para el conjunto del ámbito e identificar los suelos y las infraestructuras vinculadas al desarrollo de actividades productivas de alcance e incidencia supramunicipal.
 - g) Establecer una red de espacios libres de uso público integrada con las zonas urbanas, agrícolas y naturales y en el sistema de articulación territorial.
 - h) Atender y ordenar las nuevas necesidades de infraestructuras energéticas e hidráulicas para el abastecimiento, saneamiento y tratamiento de residuos, y establecer los criterios para su dotación en los nuevos suelos urbanos.
2. Los objetivos del Plan se desarrollarán tomando como referencia las determinaciones contenidas en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía que afecten a este ámbito de ordenación, en especial las referidas al litoral y a los ámbitos y redes de los Centros Regionales.

Artículo 4. Ámbito. (N)

El ámbito territorial del Plan es el establecido en el artículo 2 del Decreto 88/2007, de 27 de marzo, por el que el Consejo de Gobierno acuerda su formulación. Incluye los términos municipales completos de Algeciras, Los Barrios, Castellar de la Frontera, Jimena de la Frontera, La Línea de la Concepción, San Roque y Tarifa.

Artículo 5. Eficacia y carácter de las determinaciones del Plan. (N)

1. Los planes urbanísticos, las actividades de planificación e intervención singular de las Administraciones y la actuación de los particulares en el Campo de Gibraltar se ajustarán al contenido del presente Plan de Ordenación del Territorio, que les vinculará en función del carácter de sus

determinaciones y, en su caso, mediante los procedimientos establecidos en el Título II de la Ley 1/1994, de 11 de enero, y en esta Normativa.

2. De acuerdo con el artículo 21 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, las determinaciones de este Plan tendrán el carácter de Normas (N), Directrices (D) y Recomendaciones (R), indicándose para cada artículo o epígrafe su carácter con estas iniciales.
3. Las Normas son determinaciones de aplicación directa, vinculantes para las Administraciones y Entidades Públicas y para los particulares en los suelos clasificados como urbanizables y no urbanizables.
4. Las Directrices son determinaciones vinculantes en cuanto a sus fines. Los órganos competentes de las Administraciones Públicas a quienes corresponda su aplicación establecerán las medidas concretas para la consecución de dichos fines.
5. Las Recomendaciones son determinaciones de carácter indicativo, dirigidas a las Administraciones Públicas que, en caso de apartarse de las mismas, deberán justificar de forma expresa la decisión adoptada y su compatibilidad con los objetivos del Plan.
6. Las Normas de aplicación directa prevalecerán desde su entrada en vigor sobre las determinaciones de los planes con incidencia en la ordenación del territorio y sobre los instrumentos de planeamiento general.
7. En cualquier caso, las determinaciones de este Plan, sea cual sea su carácter, estarán sometidas al ordenamiento jurídico vigente en el momento de su aplicación.
8. Los instrumentos de planeamiento general deberán adaptarse a las determinaciones de este Plan en el plazo que se indique en el Decreto de aprobación en todos los aspectos que sean necesarios para la ejecución del Plan y en relación con las actuaciones cuyo desarrollo se prevea en el corto plazo.

Artículo 6. Documentación del Plan. (N)

1. Los documentos que integran el Plan constituyen una unidad cuyas determinaciones se interpretarán y aplicarán procurando la coherencia entre sus contenidos y de conformidad con los objetivos y criterios expuestos en la Memoria de Ordenación.

2. De acuerdo con el artículo 12 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, el Plan de Ordenación del Territorio consta de los siguientes documentos:

- a) Memoria Informativa.
 - b) Memoria y Planos de Ordenación.
 - c) Memoria Económica.
 - d) Normativa.
3. La Memoria Informativa contiene una síntesis de los estudios que han servido para fundamentar las propuestas del Plan. No tiene valor normativo.
 4. La Memoria de Ordenación, junto con los esquemas gráficos que la acompañan y los Planos de Ordenación, establecen los objetivos generales y expresan el sentido de la ordenación, la justificación de la misma y la descripción y ubicación de las propuestas. Constituye el documento básico para la interpretación del Plan en su conjunto. Las determinaciones de la Memoria de Ordenación que no tengan reflejo en la Normativa se entenderán que tienen el carácter de Recomendación.
 5. Los Planos de Ordenación contienen los elementos y las zonas establecidas en la Normativa. En caso de contradicción entre los contenidos de los diferentes Planos de Ordenación prevalecerá aquél que desarrolle de manera más específica el aspecto objeto de controversia.
 6. La Memoria Económica comprende el conjunto de actuaciones inversoras que deben ser desarrolladas en cumplimiento de los objetivos y determinaciones del Plan, la evaluación económica global de las mismas, las prioridades y la indicación de los órganos y agentes responsables de su ejecución. La evaluación económica es meramente estimativa de los costes previstos. Las actuaciones, el orden de prioridades y la vinculación entre acciones establecidas en la Memoria Económica tienen el carácter de Directriz. La valoración de los programas y subprogramas tienen el carácter de Recomendación.
 7. La Normativa constituye el conjunto de determinaciones de ordenación territorial del Campo de Gibraltar. Su contenido prevalece sobre los restantes documentos del Plan.
 8. En las posibles discrepancias entre la Normativa y los contenidos de los Anexos, prevalece la Normativa y en las posibles discrepancias entre los gráficos que acompañan los Anexos de la Normativa y el Plano de Ordenación.

nación de Usos y Protección de Recursos prevalecerá este último. En caso de posible conflicto entre distintas determinaciones, la Memoria de Ordenación opera, con carácter supletorio, como instrumento interpretativo.

9. En caso de contradicción entre las determinaciones escritas y los Planos de Ordenación prevalecerán las primeras. En las posibles discrepancias entre los gráficos que ilustren la Memoria de Ordenación y los Planos de Ordenación prevalecerán estos últimos.

10. Si aplicados los criterios establecidos en los apartados anteriores subsiste la imprecisión, prevalecerá la interpretación más favorable para la sostenibilidad, la protección de los recursos naturales, culturales y paisajísticos y el interés público y social.

Artículo 7. Vigencia, revisión y modificación del Plan. (N)

1. El presente Plan tendrá vigencia indefinida.
2. El Plan será revisado cuando así lo acuerde el Consejo de Gobierno y en todo caso siempre que lo prevea el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía o concurren otras circunstancias sobrevenidas que incidan sustancialmente en la ordenación o puedan alterar la consecución de los objetivos establecidos por este Plan.
3. En todo caso, cuando transcurran 8 años desde la aprobación del Plan, el órgano responsable de la gestión y seguimiento del Plan emitirá un informe en el que se justifique la procedencia de su revisión, de acuerdo con el grado de cumplimiento de sus previsiones.
4. El Plan será modificado cuando se considere necesario para el mejor cumplimiento de sus objetivos, siempre que no sea consecuencia de las determinaciones señaladas en el apartado 2 anterior.
5. No se considerarán modificaciones del Plan los ajustes resultantes de su desarrollo y ejecución.

Artículo 8. Ajustes del Plan. (N)

1. Se entiende por ajuste del Plan la delimitación precisa de las propuestas de este Plan en las escalas cartográficas de los instrumentos de planeamiento general o de los estudios informativos o proyectos de infraestructuras desarrollados para su ejecución.

2. Se consideraran además ajustes del Plan las alteraciones en el plazo de ejecución de las actuaciones propuestas en la Memoria Económica.

3. Los instrumentos de planeamiento general y los Proyectos de Actuación aplicarán las determinaciones y ajustarán los límites de las zonificaciones previstas en este Plan de acuerdo a sus escalas cartográficas. La regularización de límites será posible siempre que el resultado no suponga una disminución o incremento de la superficie de la zona afectada en el municipio superior al 10% y el nuevo límite esté constituido por elementos físicos o territoriales reconocibles.

4. No se considerarán modificaciones del Plan los ajustes en la delimitación de zonas o en el trazado de las infraestructuras y aquellos otros que se efectúen como consecuencia del desarrollo y ejecución de sus previsiones.

5. Los ajustes efectuados se incorporarán en la actualización del Plan a que se hace referencia en el artículo siguiente.

6. La aprobación de los instrumentos de planeamiento general supondrá el ajuste del Plan.

Artículo 9. Actualización del Plan. (N)

1. Se entiende por actualización del Plan la refundición en documento único y completo de sus determinaciones vigentes, así como de las modificaciones aprobadas y, en su caso, de los ajustes resultantes del desarrollo y ejecución del Plan.
2. Se procederá a la actualización del Plan cuando se considere necesario para la mejor comprensión de su contenido y, en todo caso, coincidiendo con el informe de seguimiento y evaluación a que se hace referencia en el artículo siguiente.
3. La actualización del Plan corresponderá al Titular de la Consejería competente en materia de Ordenación del Territorio y su aprobación deberá publicarse en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía.

Artículo 10. Informe de seguimiento y evaluación. (N)

1. La Consejería competente en materia de ordenación del territorio, o el organismo en quien delegue, elaborará cada cuatro años un Informe de Seguimiento del Plan.
2. Los Informes de seguimiento del Plan tendrán por finalidad analizar el grado de cumplimiento de las determinaciones del Plan y proponer las medidas que se consideren necesarias en el corto plazo para incentivar el cumplimiento de sus objetivos.

Artículo 11. Programación de acciones. (D)

1. Las acciones que en desarrollo de este Plan corresponda llevar a cabo por los órganos de la Administración Autónoma serán incorporadas a sus respectivos programas de inversiones con el orden de prioridad establecidos para las mismas.
2. Las Administraciones y organismos públicos de los que dependan las acciones previstas en la Memoria Económica deberán dar cuenta al órgano de seguimiento del Plan de los plazos de ejecución de las inversiones, a fin de la más correcta programación y seguimiento de las mismas.
3. El órgano de gestión del Plan podrá proponer la alteración del ritmo de inversiones previstas en la Memoria Económica a fin de adecuarlo al desarrollo territorial y urbanístico del ámbito. Esta alteración no se considerará modificación del Plan sino ajuste de las previsiones inversoras.

TÍTULO PRIMERO. DETERMINACIONES EN RELACIÓN CON EL SISTEMA DE ARTICULACIÓN TERRITORIAL

CAPÍTULO PRIMERO. SISTEMA DE ASENTAMIENTOS

Artículo 12. Objetivos. (N)

Son objetivos del Plan para el sistema de asentamientos, los siguientes:

- a) Propiciar el desarrollo compacto y estructurado de la conurbación de la Bahía de Algeciras y de los demás núcleos de población del ámbito.
- b) Fomentar la funcionalidad y complementariedad entre los diferentes elementos del sistema.
- c) Distribuir de forma equilibrada los equipamientos de carácter supramunicipal entre los núcleos del ámbito en las mejores condiciones de accesibilidad desde el transporte público, contribuyendo a reforzar la funcionalidad de las zonas centrales.

Artículo 13. Composición del sistema de asentamientos. (N)

1. El sistema de asentamientos del ámbito está compuesto por los suelos clasificados como urbanos y urbanizables ordenados por los instrumentos de planeamiento urbanístico general que se encuentren aprobados definitivamente a la entrada en vigor del Plan, y por los nuevos suelos clasificados como urbanos o urbanizables ordenados por las innovaciones de los instrumentos del planeamiento urbanístico general que se realicen de conformidad con las previsiones del presente Plan.
2. Se diferencia como una unidad integrada la estructura urbana denominada Bahía de Algeciras compuesta por los núcleos urbanos de Algeciras, Los Barrios, Palmones, Estación de San Roque, Taraguilla, Miraflores, Guadarranque, San Roque, Campamento, Puente Mayorga, La Línea de la Concepción, y el complejo petroquímico e industrial (CEPSA), a efectos de planificación y gestión de las dotaciones y los servicios públicos.
3. La delimitación de los suelos urbanos y urbanizables reflejada en la cartografía del Plan tiene un carácter meramente informativo del estado de planeamiento en el momento de redacción de este Plan.

Artículo 14. Localización de equipamientos de carácter supramunicipal. (D)

1. Son equipamientos de carácter supramunicipal para este Plan los que tienen un carácter singular o acogen servicios de utilización cotidiana o periódica por la población de más de un municipio.
2. Los instrumentos de planeamiento general deberán prever dotaciones de suelo para la instalación de equipamientos de carácter supramunicipal, públicos o privados, que sirvan para cualificar y mejorar la oferta general de dotaciones y servicios del ámbito. A tal efecto, los municipios solicitarán a los organismos públicos competentes, en el proceso de elaboración de los planes o en sus revisiones, las previsiones de necesidades de suelo para nuevas dotaciones o para la ampliación de las existentes.
3. Las dotaciones de equipamientos y servicios especializados gestionados por la Administración Pública a localizar en los centros regionales se ubicarán indistintamente en las cabeceras municipales de Algeciras, Los Barrios, La Línea de la Concepción y San Roque. Los equipamientos especializados con alta incidencia en la estructuración urbana de la Bahía de Algeciras, deberán estar bien relacionados espacialmente con las áreas de reforzamiento de la centralidad previstas en este Plan.
4. Los núcleos que se citan en el apartado anterior, además de Jimena de la Frontera y Tarifa, deberán contar con las dotaciones propias de las Ciudades Medias.
5. Las actuaciones de iniciativa pública para la ubicación de equipamientos supramunicipales podrán ser declaradas de Interés Autonómico, conforme a los artículos 38 y 39 de la Ley 1/1994 de 11 de enero, en cuyo caso se incorporarán automáticamente al planeamiento urbanístico municipal.
6. La localización de las dotaciones se efectuará por cada una de las entidades y organismos públicos competentes en aquellos núcleos de los citados en los apartados 3 y 4 que mejor cumplan los criterios de eficacia en sus prestaciones y proporcionen la mejor accesibilidad territorial al conjunto de los habitantes del ámbito a los que se prevé servir. Para su ubicación se tendrán en cuenta los siguientes criterios:
 - a) Complementariedad con las dotaciones de carácter supramunicipal ya existentes en cada cabecera municipal, especialmente en el caso de necesidad de grandes inversiones.

- b) Facilidad de acceso para los grupos de población afectados en cada caso.
 - c) Preferencia a emplazamientos con fácil acceso desde la red de transporte público supralocal.
 - d) Reparto equilibrado de usos dotacionales, en función de su naturaleza, entre los centros urbanos existentes y sus zonas de crecimiento.
 - e) Vinculación de los equipamientos de mayor relevancia por su incidencia económica al desarrollo de los suelos productivos ligados a ellos.
7. En las previsiones respecto a la oferta de equipamientos se tendrán en cuenta los incrementos de la demanda derivados de la afluencia de veraneantes y turistas en relación con los servicios de salud de atención primaria, atención al turista en destino y seguridad.

CAPÍTULO SEGUNDO. AMPLIACIÓN DEL SISTEMA DE ASENTAMIENTOS

Artículo 15. Directrices para la ampliación del sistema de asentamientos. (D)

1. Los instrumentos de planeamiento urbanístico general evitarán la formación de nuevos núcleos de población mediante la localización de los nuevos desarrollos urbanos colindantes con los suelos urbanos o urbanizables existentes, salvo aquellos que puedan incorporarse al proceso urbanístico en conformidad con lo establecido en los artículos siguientes de este capítulo. No se consideran colindantes las nuevas extensiones del suelo urbano o urbanizable que estén separadas por autovías del suelo urbano o urbanizable preexistente.
2. El planeamiento urbanístico general deberá garantizar que el desarrollo de los suelos urbanizables se efectúe de manera acorde con la disponibilidad de las infraestructuras y dotaciones y justificará expresamente la disponibilidad de recursos hídricos, de infraestructuras de telecomunicaciones y la viabilidad energética para el crecimiento previsto mediante los respectivos informes de la administración pública competente y las empresas suministradoras.
3. Los instrumentos de planeamiento urbanístico general asegurarán la conservación de los componentes rurales o naturales que delimitan los nú-

deos urbanos, procurarán que en el tratamiento de los bordes periurbanos se establezcan límites claros entre zonas urbanas y rurales, y garantizarán la preservación de la personalidad urbana y funcional diferenciada de los núcleos.

4. Los municipios de la Bahía de Algeciras que conforman un continuo urbano garantizarán, desde la coordinación de sus planeamientos locales, la continuidad de los viarios estructurantes y otras redes de infraestructuras, la continuidad de la red de espacios libres y la complementariedad del sistema de equipamientos y dotaciones.

Artículo 16. Edificaciones en suelo no urbanizable y planeamiento urbanístico. (D y R)

1. Los municipios del ámbito del Plan, mediante revisión de su planeamiento y en relación con las edificaciones existentes en suelo no urbanizable, abordarán los siguientes aspectos (D):

- a) Elaboración de un diagnóstico en el que se establezcan los ámbitos en los que exista una mayor densidad de edificaciones ubicadas en suelo no urbanizable, que por su posición y conexión con la ciudad, o por sus características urbanísticas, sociales y económicas puedan integrarse en el modelo de crecimiento del municipio. Así mismo, identificará aquellos ámbitos que no puedan ser regularizados por ubicarse en suelos de especial protección por legislación específica o por el presente Plan, por estar sometidas a riesgos naturales de difícil o imposible eliminación, o porque resulte inviable el acceso a las infraestructuras básicas desde el punto de vista económico, técnico o ambiental.

- b) Para cada uno de los ámbitos delimitados se analizarán los siguientes factores:

- Origen, antigüedad y número de habitantes permanentes.
- Densidad media, tamaño medio de parcela y techo global de cada parcelación o ámbito.
- Tipología de las viviendas y grado de consolidación de las mismas
- Grado de urbanización, disponibilidad de recursos (agua y energía) y posibles afecciones ambientales.

- Identidad social del ámbito y límites físicos reconocibles.
 - Cartografía en la que se representen las edificaciones existentes, especificando los asentamientos y las parcelaciones en los que predomine el uso residencial permanente o el uso estacional/ocasional, y los ámbitos en los que existe vinculación con la explotación agraria en los predios propios o inmediatos, o en los que ha existido en su origen.
- c) Justificación de los ámbitos cuya integración en el modelo urbano es prioritaria y posible en el horizonte del Plan General de Ordenación Urbanística, por reunir las condiciones para su incorporación al proceso urbanístico de ordenación urbana, valorando las necesidades que en cada caso se precisen para cumplir las exigencias dotacionales previstas en la legislación urbanística.
 - d) Estimación de los costes de la regularización, incluidos el acceso a las infraestructuras, la urbanización y la dotación de los servicios.
 - e) Programa de viabilidad para el desarrollo y gestión de los ámbitos de limitados prioritarios, teniendo en cuenta en cada caso el nivel de consolidación, los recursos económicos de los propietarios, y todas las variables que pueden incidir, tanto porque haga más compleja o viblice la intervención, sin que ello suponga coste para las administraciones públicas.
2. A efectos de su estudio, se recomienda a los municipios del ámbito del Plan elaborar un inventario integrado por fichas individualizadas de las edificaciones existentes ubicadas en los ámbitos señalados en el apartado anterior, que contendrá al menos la siguiente información. (R)

- Localización de cada edificación (coordenadas UTM, plano catastral y fotografía).
- Origen, antigüedad y uso (año de construcción, parcelación rural o urbanística, uso residencial principal, residencial no principal, turístico, industrial, dotacional, ...).
- Estado de la edificación (superficie, consolidación, construcciones anejas, infraestructuras, y acceso).
- Situación de la ocupación (número de habitantes empadronados y capacidad alojativa estimada máxima, uso permanente, estacional u ocasional).

- Situación administrativa y jurídica (licencia, autorizaciones, declaración de interés público, proyecto de actuación, expediente disciplinario y/o procedimientos penales).

Artículo 17. Directrices al planeamiento urbanístico en relación con las viviendas y otras edificaciones construidas en suelo no urbanizable. (D)

1. Los ámbitos prioritarios a que se hace referencia en el Artículo 16, se podrán incorporar al proceso urbanístico atribuyéndole el planeamiento general algunas de las siguientes clases y categorías de suelo:

- a) La clasificación de suelo urbano no consolidado cuando las edificaciones existentes alcancen el grado de consolidación establecido en el artículo 45.1 b) de la LOUA y, complementariamente, cuenten con capacidad de conexión a los servicios urbanísticos básicos existentes o en ejecución en el marco temporal previsto en el propio planeamiento.

Cuando, excepcionalmente, se trate de núcleos de población no congruos con los suelos urbanos o urbanizables previstos en el planeamiento, su clasificación como suelo urbano no consolidado, además de las condiciones establecidas en el párrafo anterior, estará condicionada al cumplimiento de los siguientes requisitos:

- Conexión al sistema viario definido en este Plan.
- Disponibilidad de infraestructuras urbanas de agua, saneamiento y energía.
- Dotación de suelo para equipamientos y servicios públicos acordes a la potencial población del ámbito.
- Constitución de las correspondientes Entidades Urbanísticas de Conservación.
- Los demás requisitos complementarios y compatibles que permitan la conformación de un núcleo autónomo e independiente del núcleo principal.
- Medidas para limitar su expansión estableciendo, en su caso, una corona de suelo no urbanizable de especial protección.

No computarán a los efectos de la Norma 45 del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía sobre límites de crecimiento urbano, la población correspondiente a las viviendas edificadas ya existentes en dichos ámbitos ni la correspondiente a las nuevas viviendas vinculadas a la reserva de viviendas sometidas a algún régimen de protección pública ya sea en el mismo ámbito o, cuando proceda su exención, en otros ámbitos del Plan.

- b) La clasificación de suelo urbanizable con delimitación sectorial (ordenado o sectorizado) cuando las edificaciones existentes, pese a no alcanzar la intensidad requerida en el artículo 45.1 b) de la LOUA, representen al menos el cuarenta por ciento del total de viviendas posibilitadas en el ámbito delimitado como sector.

Del ámbito delimitado se deducirá a los efectos de la Norma 45 del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía sobre límites de crecimiento urbano, la superficie correspondiente a las parcelas de las edificaciones existentes, la población correspondiente a las viviendas edificadas existentes en dichos ámbitos, y los correspondientes a las nuevas viviendas vinculadas a la reserva de viviendas sometidas a algún régimen de protección pública, ya sea en el mismo ámbito o, cuando proceda su exención, en otros ámbitos del Plan.

- c) La clasificación de suelo urbanizable con delimitación sectorial (ordenado o sectorizado) cuando las edificaciones existentes no representen el 40%, en cuyo caso no computarán a los efectos de la Norma 45 del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía sobre límites de crecimiento urbano los habitantes correspondientes a las viviendas edificadas existentes en el ámbito, y los correspondientes a las nuevas viviendas vinculadas a la reserva de viviendas sometidas a algún régimen de protección pública, ya sea en el mismo ámbito o, cuando proceda su exención, en otros ámbitos del Plan; en todo caso, computará la totalidad del suelo clasificado.

2. En los ámbitos que se incorporen al proceso urbanístico, los instrumentos de planeamiento urbanístico general deberán prever los plazos de programación que aseguren que la ejecución se inicia en el primer cuatrimestre del plan, disponiendo las formas de gestión pública que garanticen el cumplimiento efectivo de los deberes urbanísticos exigidos por la legislación en función de cada categoría de suelo, y los convenios de gestión

que garanticen que los costes no implican gastos extraordinarios para las administraciones implicadas. A tal efecto, de forma previa a la aprobación del planeamiento urbanístico, deberán haber quedado garantizados o avalados económicamente los costes de ejecución de la actuación urbanizadora que precise.

CAPÍTULO TERCERO. SISTEMA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

Artículo 18. Objetivos. (N)

Son objetivos del Plan para el sistema de comunicaciones y transportes los siguientes:

- a) Crear las condiciones para que se aprovechen las oportunidades del Puerto de Algeciras como territorio nodal en las relaciones continentales mediante su integración plena en el sistema de transportes español terrestre (ferrocarril y carreteras) y en su área de influencia regional.
- b) Mejorar la accesibilidad y la articulación del Campo de Gibraltar con el resto de Andalucía y la Península.
- c) Propiciar una adecuada accesibilidad y articulación a las distintas partes del territorio del Campo de Gibraltar.
- d) Aumentar la permeabilidad del litoral y adecuar sus infraestructuras de transporte a las previsiones de desarrollo.
- e) Propiciar la movilidad territorial de todos los habitantes del ámbito, mejorar las condiciones de acceso al transporte público de viajeros y potenciar la intermodalidad y los modos no motorizados.
- f) Garantizar la mínima afectación del sistema de comunicaciones y transportes a las zonas sometidas a régimen de protección establecidas en el presente Plan.

Sección 1ª. Sistema portuario.

Artículo 19. Puertos de interés general. (D y R)

1. Las autoridades portuarias y las instituciones autonómicas y estatales responsables en la materia, deberán establecer medidas para la potenciación de los puertos Bahía de Algeciras y Tarifa como nodos de primer nivel para el tráfico marítimo internacional y para su articulación con el resto del territorio andaluz, tal como queda recogido en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía. En este sentido, están previstos nuevos accesos (viarios y ferroviarios) y ampliaciones de las instalaciones portuarias de Isla Verde (Algeciras), Campamento (San Roque) y Tarifa. (D)
2. Los instrumentos de planeamiento urbanístico general de los municipios de Algeciras, La Línea de la Concepción, Los Barrios, San Roque y Tarifa adoptarán las medidas pertinentes para integrar plenamente los puertos Bahía de Algeciras y Tarifa en el conjunto del sistema intermodal de transportes del Campo de Gibraltar, garantizando la articulación urbana de accesos viarios y ferroviarios, así como la integración urbana de sus espacios de contacto con zonas urbanas centrales, con los espacios de interés recreativo del borde costero y la resolución de la compatibilidad entre zonas de usos portuarios y zonas residenciales. (D)
3. Se recomienda acondicionar los puertos de La Línea de la Concepción y Tarifa para la recepción de cruceros turísticos con objeto de fomentar la escala del Estrecho de Gibraltar. (R)
4. Los accesos básicos a las instalaciones portuarias de la Bahía se componen por los accesos ferroviarios a Algeciras y a la plataforma portuaria de Campamento (San Roque) y los accesos viarios a Campamento, Algeciras-norte y Algeciras-sur. (D)
5. Los accesos al puerto de Tarifa deberán garantizar el buen funcionamiento, en condiciones normales, del flujo de pasajeros Europa-África asignado a este puerto, así como su uso turístico y pesquero. Para ello se habilitará un acceso al puerto desde la A-48 por el norte de la ciudad, sin afectar a ésta. (D)
6. Los instrumentos de planeamiento urbanístico general de los municipios de Algeciras, La Línea de la Concepción, Los Barrios, San Roque y Tarifa ordenarán la zona de contacto entre el puerto y la ciudad procurando la eliminación de barreras y la ubicación de los usos dotacionales y terciarios.

rios que mejor contribuyan a la integración urbana del puerto en la ciudad. Para ello tendrán en consideración los Planes Especiales de Ordenación de la Zona de servicio de los puertos dependientes de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras. (D)

7. Se recomienda la adaptación de las instalaciones portuarias que sean pertinentes para que puedan operar los servicios de transporte regular de viajeros internos a la Bahía, así como las correspondientes para los servicios estacionales de transporte de viajeros a las playas en las relaciones entre Algeciras y Tarifa, siempre que sea compatible con la actividad esencial del área establecida en el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios y en los Planes Especiales de Ordenación de la Zona de servicio de los puertos dependientes de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, y se consideren las vinculaciones jurídicas de los concesionarios de dicha zona de servicio portuaria. (R)

8. Se recomienda la realización de actuaciones de mejora del impacto paisajístico y ambiental de las instalaciones portuarias e industriales del arco de la Bahía, con el objeto de compatibilizar estos usos con la recuperación del litoral. (R)

9. Se recomienda que el proyecto de ampliación del puerto de Tarifa se realice con un desarrollo modular, de forma que se minimicen los costes ambientales y territoriales del mismo ante la posible reducción de tráfico previsto. Esta reducción de las previsiones de tráfico estarán relacionadas con factores estructurales de la demanda de movilidad o con la definición de otras alternativas para dar respuestas a estas relaciones de transporte. (R)

Artículo 20. Operación Paso del Estrecho. (D)

1. Las autoridades portuarias y las instituciones autonómicas y estatales responsables en la materia, deberán establecer medidas para asegurar el buen funcionamiento del conjunto de las infraestructuras y servicios de transporte de pasajeros y vehículos en la conexión España-Marruecos en los días de tráfico más intenso del período estival, dispositivo especial denominado Operación Paso del Estrecho (OPE).

2. Con el fin de garantizar el buen funcionamiento del embarque de vehículos en Algeciras, el Ayuntamiento de Los Barrios habilitará un área de apoyo a la Operación de Paso del Estrecho con una superficie mínima de

50 hectáreas. Esta área estará destinada a gestionar la clasificación de vehículos, se acondicionará, como mínimo, para el aparcamiento de un número de vehículos igual a la capacidad de embarque diaria, y se dotará de servicios para atender a una población equivalente de cuatro ocupantes por vehículo.

3. El espacio de acopio deberá estar conectado con las instalaciones de embarque de vehículos en el puerto mediante un viario que garantice la circulación de los convoyes de vehículos listos para el embarque, sin interrupciones ni retenciones.

Artículo 21. Sistema Portuario Autonómico. (D)

1. El sistema portuario autonómico está compuesto por los puertos de La Atunara (La Línea de la Concepción) y Sotogrande (San Roque), el primero destinado a la actividad pesquera y el segundo a la actividad náutica-recreativa.

2. Se dará prioridad a la ampliación de los puertos existentes, frente a la construcción de nuevos puertos, y expresamente la ampliación de La Atunara para usos pesqueros o náutico-recreativos, siempre que se considere viable desde la perspectiva ambiental.

3. Las autoridades portuarias, y las instituciones autonómicas responsables en la materia, deberán establecer medidas para potenciar las funciones turísticas y económicas de los puertos pesqueros y de recreo sobre los ámbitos territoriales y urbanos en que se ubican.

Sección 2ª. Infraestructuras Aeroportuarias.

Artículo 22. Reserva aeroportuaria. (D)

1. Por la administración competente se realizarán los estudios pertinentes para la mejor localización de un aeropuerto que de servicio al Campo de Gibraltar y a la Costa del Sol Occidental, tal como se establece en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía.

2. La localización de infraestructuras aeroportuarias que puedan ubicarse en este ámbito, además de las servidumbres establecidas por la legislación sectorial correspondiente, no afectará a las zonas definidas en el artículo 73 de este Plan.

Sección 3ª. Red ferroviaria.

Artículo 23. Conexiones ferroviarias. (N y D)

1. La red ferroviaria está integrada en la actualidad por la línea de ferrocarril Algeciras-Bobadilla, con capacidad para servicios de transporte de pasajeros y de mercancías. El servicio de mercancías dispone de terminales en Algeciras Puerto y San Roque-La Línea. El servicio de pasajeros dispone de estación en Algeciras y estaciones con parada comercial en Los Barrios, San Roque, Almoraima, Jimena de la Frontera y San Pablo. (N)
2. Se realizarán los estudios de viabilidad pertinentes para completar la red ferroviaria con las siguientes nuevas conexiones de altas prestaciones previstas en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía: (D)
 - a) Conexión ferroviaria Cádiz-Algeciras.
 - b) Conexión ferroviaria Málaga-Algeciras.
3. Se incorporará asimismo a la red ferroviaria el Enlace Fijo con Marruecos, si los estudios en ejecución lo consideraran viable desde las perspectivas constructiva, territorial, económica y ambiental. La estructura de la red ferroviaria contemplará las instalaciones necesarias para el mantenimiento del enlace fijo en Tarifa y las instalaciones asociadas al conjunto de las actividades logísticas derivadas de la conexión con Marruecos en los municipios de Algeciras y Los Barrios. (D)
4. Se proponen las siguientes actuaciones, recogidas en el Plano de Articulación Territorial: (D)
 - a) Conversión en línea de altas prestaciones para tráfico mixto de la conexión Algeciras – Antequera, como parte del eje transeuropeo Algeciras/Sines-Madrid-Paris, garantizará la mejora funcional de la línea de ferrocarril Algeciras-Bobadilla, que incluirá los ramales de Isla Verde (Estación de Algeciras-Puerto) y Algeciras-Estación de San Roque.
 - b) Ampliación de la estación de San Roque, con el objeto de mejorar las conexiones ferroviarias con la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) Bahía de Algeciras desde el puerto de Algeciras.
 - c) Apartaderos de ferrocarril para dar servicio directo a las grandes industrias (ramal San Roque-Interquisa, ramal Interquisa-Campamento y apartadero de Cepsa y nuevo ramal a Endesa y Acerinox).

- d) Nuevo acceso ferroviario a las instalaciones portuarias de Campamento (San Roque).
5. Se realizará un estudio de alternativas para la mejora de la conexión ferroviaria entre la ZAL Bahía de Algeciras y el Puerto de Algeciras. (D)
6. Se realizará un estudio informativo para definir las actuaciones necesarias para la integración del ferrocarril en el núcleo de Algeciras. (D)
7. Se estudiará la viabilidad para la implantación de un servicio de cercanías sobre la red ferroviaria convencional. (D)
8. El proyecto de mejora de la línea de ferrocarril Algeciras-Bobadilla, estudiará la posibilidad de permeabilizar su trazado a su paso por el núcleo poblacional de Los Cortijillos. (D)
9. Los instrumentos de planificación sectorial, los estudios informativos o los proyectos de construcción concretarán los nuevos trazados ferroviarios previstos en el Plano de Articulación Territorial. (D)
10. Los instrumentos de planeamiento general, hasta tanto se aprueben los instrumentos sectoriales previstos en el apartado anterior, deberán recoger, cautelarmente, la reserva para las actuaciones recogidas en el apartado 4 de este mismo artículo representadas en el Plano de Articulación Territorial. (N)
11. El trazado de las nuevas conexiones ferroviarias producirá la mínima afección a las zonas sometidas a régimen de protección que se establecen en este Plan. A estos efectos, en los estudios informativos se deberán considerar explícitamente las afecciones de las distintas alternativas de trazado propuestas a dichas zonas y las medidas a adoptar para minimizar su impacto. (D)
12. En los nuevos trazados ferroviarios se estudiará su posible conexión con las infraestructuras aeroportuarias futuras y con las instalaciones del Enlace Fijo con Marruecos. (D)
13. En el eje de conexión con la línea costera mediterránea se deberá prever la reserva de suelo necesaria para la localización de una estación que de servicio a la zona urbana del entorno del río Guadiaro. (D)
14. La concreción de los trazados a que se hace referencia en los apartados anteriores se entenderá como ajuste del Plan, no dando lugar a su modificación. (D)

Artículo 24. Inserción ambiental y paisajística de las infraestructuras ferroviarias. (R)

1. Las intersecciones de la red ferroviaria con la red de carreteras, red principal de caminos y vías pecuarias se realizarán mediante pasos elevados o inferiores atendiendo a las condiciones del trazado.
2. Los taludes de los trazados sobreelevados en relación al nivel del terreno se diseñarán con el criterio de garantizar una correcta plantación y conservación de la vegetación a introducir.
3. Los taludes deberán ser cubiertos de vegetación con especies características autóctonas.
4. En los tramos de trazados en que sea necesaria la construcción de muros de contención para la estabilidad de los taludes o desmontes, éstos presentarán la menor altura posible, serán realizados en piedra, encachados en piedra o con elementos prefabricados que permitan el crecimiento de la vegetación.
5. En las zonas de contacto con los suelos urbanos o urbanizables los trazados serán proyectados de manera que se evite o reduzca al mínimo la necesidad de barreras antirruidos. En caso de que sean necesarias, éstas serán pantallas vegetales o bien de tierra u otros materiales que puedan ser cubiertos de vegetación.
6. A fin de evitar la fragmentación del territorio, los nuevos trazados ferroviarios establecerán las medidas necesarias que permitan facilitar el tránsito de la fauna y disminuir la fragmentación de hábitats.

Sección 4ª. Servicios e infraestructuras del transporte público.

Artículo 25. Nodo Regional de Transporte del Estrecho de Gibraltar. (D)

1. El Estrecho de Gibraltar debe ser considerado lugar prioritario para la dotación de equipamientos y servicios de gestión del transporte, tal como recoge el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía que lo reconoce como nodo de transporte de nivel regional.
2. El Nodo del Estrecho de Gibraltar será objeto de un Plan de Transportes Metropolitanos.

Artículo 26. Plan de Transportes Metropolitanos. (D)

1. La elaboración del Plan de Transportes para el Campo de Gibraltar se llevará a cabo con criterios de sostenibilidad que incorpore, al menos, los siguientes contenidos de interés territorial:
 - a) Señalar los viarios de interés metropolitano y los itinerarios que deberán prever en su diseño reservas para la implantación de transporte público y los nodos principales del sistema.
 - b) Determinar las actuaciones cuya ubicación precisará la aprobación de un estudio de movilidad por parte de la Consejería competente en materia de transportes, estableciendo los contenidos básicos de dicho estudio.
 - c) Analizar la viabilidad para la implantación de un servicio de transporte marítimo entre Algeciras y La Línea de la Concepción y Gibraltar.
2. Las finalidades del Plan de Transportes y Movilidad Sostenible estarán dirigidas a diseñar un nuevo modelo de movilidad metropolitana que priorice la disminución del consumo energético y de los negativos efectos ambientales del transporte, mediante el fomento de los servicios de transporte público y los modos no motorizados, y de la intermodalidad de los desplazamientos.
3. El Plan de Transportes y Movilidad Sostenible deberá establecer las condiciones concretas de trazado y la gestión de plataformas reservadas en los tramos de la carretera N-340 Tarifa-Algeciras y entre Algeciras y San Roque y en la CA-34 de acceso a Campamento.

Artículo 27. Instalaciones de transporte público de viajeros. (D)

1. Los núcleos de Algeciras, Taraguilla (San Roque) y La Línea de la Concepción deberán contar con intercambiadores que faciliten la interrelación entre modos de transporte. Su localización indicativa se define en el Plano de Articulación Territorial.
2. Tarifa contará con una estación/apeadero para transporte público de viajeros por carretera adecuada a la demanda de la población existente y prevista en período estival. El Plan General de Ordenación Urbanística preverá suelo para esta instalación.

3. En las actuaciones que tengan por objeto la mejora de las infraestructuras viarias se preverá, en su caso y de acuerdo con el organismo competente en materia de transporte, espacios colindantes a los arcnos para la localización de paradas con el fin de no impedir la fluidez del tráfico y mejorar la seguridad de acceso de los viajeros al transporte público.
4. Los instrumentos de planeamiento garantizarán la accesibilidad a las estaciones y nodos de transporte desde la red viaria y desde las diferentes zonas urbanas del municipio, así como la conectividad con el transporte público de viajeros por carretera y con los modos no motorizados.

Artículo 28. Plataforma reservada de transporte público. (D)

1. En la redacción del Plan de Transportes del Campo de Gibraltar se estudiará la viabilidad de una plataforma reservada de transporte público en la Bahía de Algeciras, que desarrolle el esquema indicativo recogido en el Plano de Articulación Territorial.
2. En el estudio de viabilidad anterior se contemplará su conexión con los intercambiadores propuestos en el artículo anterior en Algeciras, Taraguiña (San Roque) y La Línea de la Concepción. Dicho estudio deberá, asimismo, considerar la posibilidad de incorporar la conexión con el núcleo de Los Barrios y de localizar un apeadero en la zona de Guadacorte-Palmones que de servicio a los polígonos industriales y comerciales de dicha zona.
3. La aprobación por el órgano competente del correspondiente estudio informativo o anteproyecto de trazado vinculará a los planeamientos urbanísticos de los municipios, que deberán establecer las correspondientes reservas de los suelos afectados, cualquiera que sea su clasificación o calificación. En las zonas urbanas consolidadas donde no sea posible la ampliación de calzada se determinarán las condiciones de diseño del viario.
4. Hasta tanto se apruebe el correspondiente estudio informativo o anteproyecto de trazado, los instrumentos de planeamiento general deberán establecer preventivamente las correspondientes reservas de suelos para este itinerario a efectos de evitar que los nuevos desarrollos urbanísticos impidan el trazado más adecuado de esta infraestructura.

Artículo 29. Conexión marítima para transporte de viajeros. (D)

1. Se estudiará la viabilidad de establecer una conexión marítima para transporte público de viajeros en el área de la Bahía de Algeciras que responda a la movilidad interna a esta estructura urbana.
2. Se estudiará la viabilidad técnica y financiera de establecer la conexión marítima para transporte público, de uso estacional, entre Algeciras y las playas de Tarifa, que facilite el acceso de la población de la Bahía a estas playas durante la época estival.

Artículo 30. Movilidad y transporte en el planeamiento urbanístico (D)

Para favorecer la movilidad mediante transporte público y los modos no motorizados, los instrumentos de planeamiento urbanístico general deberán:

- a) Establecer las reservas de suelo necesarias para las infraestructuras previstas en el presente Plan y por el Plan de Transporte y Movilidad Sostenible a elaborar.
- b) Incluir en su ordenación redes de bicarriles y de plataformas reservadas para el transporte público necesarias para cubrir la movilidad prevista como consecuencia de la ejecución del planeamiento. Estas plataformas deberán tener capacidad para transportar un volumen diario de viajeros equivalente al número de habitantes previstos multiplicado por 0,8.
- c) Favorecer la concentración de usos residenciales para optimizar los recursos del transporte público en el conjunto de terminales de transporte, paradas e intercambiadores de las plataformas reservadas, y establecer medidas para preservar la funcionalidad del sistema.

Sección 5ª. Red viaria.

Artículo 31. Categorías funcionales de la red viaria. (N y D)

1. La red viaria del ámbito se clasifica funcionalmente en dos niveles: (N)
 - a) Red de conexión exterior. Se conforma con los grandes ejes regionales y nacionales que conectan el ámbito y el puerto con el centro y norte peninsular y el oeste mediterráneo, así como el arco de interconexión entre ambos, y por el eje viario que facilita la conexión del ámbito con el interior hacia Ronda.

- b) Red de articulación interior. Se conforma con los viarios que tienen como función la articulación interna del ámbito. Incluye los denominados viarios paisajísticos, ejes que transcurren por lugares con vistas de especial valor paisajístico.
- 2. Los tramos de red pertenecientes a cada nivel se indican en el Plano de Articulación Territorial. Los nuevos trazados y la posición de los enlaces propuestos tienen carácter indicativo. (D)
- 3. Los trazados, capacidades y condiciones técnicas de los viarios de cada uno de los niveles considerados se definirán por el organismo competente de acuerdo con su planificación sectorial, debiendo establecerse las reservas de suelo necesarias para garantizar la ejecución de la red viaria propuesta por el presente Plan. (D)
- 4. Una vez definidos los trazados de los nuevos viarios por el organismo competente, el planeamiento urbanístico general de los municipios afectados por nuevas conexiones incorporará las correspondientes reservas de suelo para su ejecución. (D)

Artículo 32. Articulación viaria con el exterior del ámbito del Plan. (N, y D)

- 1. Forman parte de la red de conexión exterior los siguientes itinerarios: (N)
 - a) Itinerario A-381, Jerez de la Frontera-Los Barrios.
 - b) Itinerarios N-340 y A-48 (Autovía de la Luz, de alta capacidad).
 - c) Itinerario A-7, Málaga-Algeciras, de alta capacidad.
 - d) Itinerario A-405, Algeciras-Ronda, con las variantes previstas de Estación de San Roque y Estación de Jimena de la Frontera.
 - e) Itinerario CA-34, San Roque - instalaciones portuarias de Campamento.
 - f) Nuevo itinerario que conecta, mediante vía de alta capacidad, la A-381 y la A-7 (variante de la A-7).
- 2. La conexión de alta capacidad entre la A-381 y la A-7 (variante de la A-7) deberá ejecutarse, en las proximidades del núcleo de Los Barrios, considerando su posible futura integración en la organización urbana de la ciudad. El planeamiento urbanístico de Los Barrios deberá mantener la

- reserva prevista en el Plano de Articulación Territorial con destino a la futura construcción de una variante, disjunta de la programada, coincidente con la variante norte de Los Barrios considerada en el Estudio Informativo de la conexión A-381 y A-7 y que no fue finalmente adoptada para el proyecto que se encuentra en tramitación. (D)
- 3. Los ejes viarios de la red exterior cumplirán también funciones de articulación interna del ámbito. (D)

Artículo 33. Actuaciones sobre la red de conexión exterior. (D y R)

- 1. La red de conexión exterior se completará con las siguientes actuaciones de acceso a las instalaciones portuarias previstas por la planificación sectorial, que se indican en el Plano de Articulación Territorial: (D)
 - a) Remodelación del falso túnel del Acceso Norte al puerto de Algeciras mediante el acondicionamiento de la conexión con la N-340.
 - b) Duplicación del Acceso Sur al puerto de Algeciras mediante la duplicación de la CN-350.
 - c) Nuevo acceso a las instalaciones portuarias de Campamento (San Roque).
 - d) Nuevo acceso al puerto de Tarifa.
- 2. El Plan propone el refuerzo de capacidad de la A-405. (D)
- 3. Desde el Plan se recomienda la construcción de un nuevo enlace en la A-48, en la variante exterior de Algeciras, vinculado al Acceso Central a dicha ciudad. (R)

Artículo 34. Articulación viaria interior. (N, D y R)

- 1. La red viaria interior se constituye con los siguientes viarios: (N)
 - a) Itinerario A-2227, desde la N-340 a los núcleos de La Zarzuela y Zahara de los Atunes.
 - b) Itinerario CA-6202, desde el núcleo de La Zarzuela al de El Almar-chal.
 - c) Itinerario CA-8202, desde la N-340 a El Lentiscal y Bolonia.
 - d) Itinerario A-2325, desde la N-340 a Punta Paloma.

3. Se recomienda la realización de un convenio entre las Administraciones del Estado y Autonómica con el objeto de regular el traspaso de competencia de la carretera N-340. (R)
4. En la carretera N-340, una vez puesta en funcionamiento la autovía A-48, se incluirá una plataforma reservada de uso estacional para la circulación preferente de transporte público colectivo entre la Bahía de Algeciras y las playas de Tarifa, así como para carriles-bici. (D)
5. Una vez puesta en funcionamiento la autovía A-48, el planeamiento urbanístico general de Tarifa deberá resolver en el ámbito de influencia de la carretera N-340, la movilidad inducida por los usos previstos mediante infraestructuras viarias de nuevo desarrollo, sin que ello se traduzca en un incremento innecesario de los tráfico locales sobre la N-340. (D)

Artículo 35. Actuaciones sobre la red de articulación interior. (D)

1. La red interior se completará con la variante de San Martín del Tesorillo (A-2102), prevista por la planificación sectorial.
 2. Se vincula al desarrollo urbanístico futuro de la zona de Atlanterra, que deberá asumir su ejecución, la construcción de un nuevo itinerario de acceso a dicha urbanización desde la CA-6202, que incorpora variante en El Almarshal. El proyecto se ajustará a las condiciones que la administración competente en materia de carreteras establezca.
 3. Se efectuarán actuaciones de acondicionamiento, mejora y/o seguridad vial en los siguientes viarios:
 - a) Itinerario A-2102, de conexión de San Martín del Tesorillo y la A-7.
 - b) Itinerario A-2103, de conexión de la A-7 con la A-2102.
 - c) Itinerario A-2101, de conexión de Jimena de la Frontera con San Martín del Tesorillo.
 - d) Itinerario CA-9207, entre el Complejo Medioambiental Sur de Europa y la Ronda Exterior de Algeciras.
 - e) Acceso a las instalaciones industriales de Guadarranque y Palmones (incluye la construcción de un puente sobre el río Guadarranque).
- e) Itinerarios CA-7200 y CA-9210, desde Facinas a Tarifa por el interior.
 - f) Itinerario CA-7201, de conexión de Facinas con la N-340.
 - g) Itinerario CA-9208 y CA-9209, de conexión entre Los Barrios y Algeciras.
 - h) Itinerario CA-9207, de conexión de Los Barrios con Taraguilla.
 - i) Itinerario CA-9206, de conexión desde la CA-9207 a Cortijillo.
 - j) Itinerario CA-9205, de conexión de San Roque con Carteia-Guadarranque.
 - k) Itinerario CA-9203, de conexión desde la A-405 a San Roque.
 - l) Itinerarios CA-9204 y CA-9202, de conexión de San Roque con Albalate.
 - m) Itinerario CA-9205, de conexión de San Roque con Guadarranque.
 - n) Itinerario A-383, de conexión de la A-7 con La Línea de la Concepción.
 - o) Itinerario A-2100, de conexión de la A-7 con Castellar de la Frontera.
 - p) Itinerario CA-9201, de conexión del Castillo de Castellar con la A-405.
 - q) Itinerario A-2101, de conexión de la A-405 con San Martín del Tesorillo.
 - r) Itinerarios A-2102 y A-2103, de conexión de la A-7 con la A-2101 (San Martín del Tesorillo).
 - s) Itinerario CA-8200, de conexión de San Pablo de Buceite con San Martín del Tesorillo.
 - t) Itinerario CA-9200, de conexión de la A-405 con la CA-8200.
 - u) Itinerario C-8201, de conexión de la A-405 con la A-2304.
2. Los tramos del itinerario de la N-340 desde Vejer de la Frontera hasta el acceso sur a la ciudad de Algeciras, formarán parte progresivamente de la red de articulación interior a medida que entre en servicio la autovía A-48. (N)

FRANQUEO CONCERTADO núm. 41/63